COMANDO TRASPORTI E MATERIALI DELL'ESERCITO

IMMAGINI ED EVOLUZIONE DEL CORPO AUTOMOBILISTICO

VOLUME II (1940-1945)

COMANDO TRASPORTI E MATERIALI DELL'ESERCITO

IMMAGINI ED EVOLUZIONE DEL CORPO AUTOMOBILISTICO

a cura di VALIDO CAPODARCA

VOLUME II (1940-1945)

Roma 1995

Edizione a cura del
Comando Trasporti e Materiali dell'Esercito

Progetto grafico,
videoimpaginazione e fotolito:
Linotypia Vacuna s.r.l.
Via Monti di Pietralata, 79
00157 Roma

Stampa:
Grafica Giorgetti s.r.l.
Via di Cervara, 10
00155 Roma

Presentazione

La pubblicazione del I volume dell'opera ha riscosso unanime consenso sia da parte dell'ambiente degli "automobilisti", sia da quanti, attraverso la sua lettura, hanno potuto conoscere la genesi e lo sviluppo dell'automobilismo militare e le vicende degli uomini, artefici di questo processo evolutivo. Sulla scia del successo del I volume si è innescato un costruttivo spirito di collaborazione da parte di appassionati del settore e di amici del Corpo Automobilistico che dopo un attento lavoro di ricerca hanno inviato interessantissimo materiale documentale e fotografico, prezioso per il completamento dell'opera.

In questo clima di fattiva partecipazione, si è giunti alla pubblicazione del II volume, che si riferisce agli anni del secondo conflitto mondiale: anni difficili, di grande sacrificio in cui le Unità automobilistiche sono state presenti su tutti i fronti di guerra.

Dalla lettura, si evince come l'ampiezza e la vastità dei teatri operativi imposero provvedimenti riordinativi ed organizzativi che influenzeranno la struttura, i compiti del Corpo e la sua collocazione funzionale nell'ambito dell'Esercito.

La disparità delle forze e dei mezzi a disposizione dei contendenti, sia in termini quantitativi che qualitativi, hanno reso, senza timore di retorica, ancor più mirabile l'opera degli Automobilisti, chiamati ad assolvere compiti decisamente superiori alle loro possibilità.

Questa inconfutabile realtà viene chiaramente percepita dalla lettura delle vicende, rese vive e reali attraverso il racconto e le testimonianze dei protagonisti.

È in questa ottica che la maturità professionale raggiunta dagli automobilisti, attraverso l'esperienza acquisita nei vari teatri di operazioni, ha consentito che essi assumessero sempre maggiori responsabilità nel campo della logistica, creando — quindi — i presupposti per la definizione dell'organizzazione logistica di Forza Armata, negli anni successivi della ricostruzione.

La lettura è scorrevole ed allo stesso tempo appassionante per il lettore, tale da consentirgli di penetrare nello spirito e nelle motivazioni di quei protagonisti che 50 anni fa hanno così nitidamente scritto pagine tra le più belle e gloriose del Corpo Automobilistico.

IL CAPO DEL CORPO AUTOMOBILISTICO
DELL'ESERCITO

Ten. Gen. Gaetano Memmola

INDICE

PRESENTAZIONE	pag.	3
RINGRAZIAMENTI	»	5
INTRODUZIONE	»	6
Capitolo 1 - Il mondo in cammino verso la guerra	»	8
Capitolo 2 - La campagna sul fronte occidentale	»	22
Capitolo 3 - La campagna in Africa Orientale	»	34
Capitolo 4 - La campagna in Africa Settentrionale	»	56
Capitolo 5 - La campagna dei Balcani	»	134
Capitolo 6 - La campagna di Russia	»	193
Capitolo 7 - 8 settembre: tutti a casa (o nei campi di internamento)	»	297
Capitolo 8 - La guerra di liberazione	»	317
Appendice: Gli automezzi dell'Esercito Italiano (1940-1945)	»	336
CONCLUSIONE	»	356
BIBLIOGRAFIA	»	358

RINGRAZIAMENTI

Nel formulare il nostro ringraziamento, valgono ovviamente tutte le considerazioni espresse nella medesima sede in occasione della pubblicazione del primo volume di questa stessa opera. Non ripeteremo, pertanto, la storia delle vicissitudini che hanno condotto alla sua realizzazione. Ci limiteremo a indirizzare questo nostro grazie a:

– tutti coloro che ci hanno fornito informazioni utili e i cui nomi vengono riportati nel corso del volume insieme alle vicende narrate;

– gli ufficiali del Corpo che prima di noi si sono cimentati nella stesura di alcuni dei presenti capitoli; alcuni di essi riconosceranno certamente la propria paternità su intere pagine, anche se formalmente un po' modificate, di questo volume;

– la Presidenza dell'Associazione Nazionale Autieri d'Italia (A.N.A.I.), in particolare nelle persone del suo presidente, generale Giuseppe Casa; del vice presidente, comm. Giuseppe Assirelli; del segretario, generale Dante Pigliapoco; del generale Enzo Verzolini il quale, con il suo «1903-1943 QUARANTA ANNI DI STORIA DEGLI AUTIERI», edito nel 1994, ci ha consentito di arricchire di notizie e di particolari le pagine relative alle vicende storiche nelle quali si inquadrano quelle del Corpo Automobilistico;

– il generale Dino Panzera, che ha avuto la pazienza di visionare l'intero volume, emendandolo di numerose piccole imprecisioni ed arricchendolo con il riferimento a vicende solo a lui note per la sua personale esperienza e la sua lunga attività di cultore e di studioso.

Inserita in questa pagina, questa foto è un ringraziamento che intendiamo rivolgere, non con parole ma con una immagine, ad uno dei personaggi che ci sono stati di maggior aiuto. Una foto che nasconde una storia intrisa di brivido e di mistero e che induce a riflettere.
Campagna di Russia, 20 settembre 1942. Il sergente maggiore automobilista Attilio Scolari (con la bustina) si è recato presso le trincee a far visita al suo amico bersagliere Angelo Fabrizio (con l'elmetto) che, un mese dopo, morirà colpito al capo da un cecchino russo.
Finita la guerra, e tornato in Italia, il sottufficiale si reca a dare notizia alla mamma dello sfortunato soldato, e quella: «Lo so – lo precede prima che egli abbia raccontato le circostanze – mio figlio è morto il 21 ottobre, alle 7 e 30. Lo so perché proprio in quel momento egli è apparso su quella porta, mi è venuto incontro, mi ha dato un bacio sussurrandomi: "Addio, mamma!", ed è andato via». (foto A. Scolari)

INTRODUZIONE

Il primo volume di quest'opera si chiudeva nel maggio del 1939. Eravamo in Spagna, a Madrid, dove il Generalissimo Franco, conclusa la lunga guerra civile tra i suoi nazionalisti e i repubblicani celebrava con una grande sfilata la sua vittoria.

La vittoria? o non piuttosto la fine della guerra, degli odii di parte, delle vendette?

Ci appare opportuno ricominciare dalla figura di questo personaggio, al momento in cui egli saliva al potere, per quelle ragioni che ne facevano, nella particolare situazione del momento, una figura atipica rispetto a quella di altri capi di stato suoi contemporanei. Mentre infatti tutta l'umanità si spaccava in due blocchi ideologicamente contrapposti, Franco dava l'avvio ad una generale opera di riconciliazione e alla ricostruzione del suo paese.

«Siamo tutti Spagnoli!», fu il principio di questo dittatore un po' anomalo (sempre se mettiamo a confronto il suo operato con quello di altri suoi contemporanei).

Altro grande merito, riconosciuto a Franco, è quello di aver saputo – remando contro corrente rispetto alla direzione in cui il mondo andava precipitando – tenere la Spagna fuori dell'incendio che stava per divampare.

Fortuna? abilità? preveggenza? Resta il fatto che né la lusinga di poter desinare a fianco del vincitore, né la paura di venirne divorato, furono sufficienti a persuadere il Generalissimo dell'opportunità di gettare il suo popolo nella folle avventura, risparmiando ad esso, in tal modo, quei lutti che aveva già subito, e che da lì in poi sarebbero toccati ad altri.

Mentre la Spagna si avviava così verso la propria ricostruzione, la nave del nostro Paese filava invece verso quella tragedia che costituirà l'intero oggetto di questo volume.

Per quanto attiene strettamente a questo volume vorrei precisare che, nel piano dell'opera quale era andato delineandosi a seguito di quaranta anni di tentativi, il periodo della Seconda Guerra Mondiale costituiva soltanto uno dei capitoli (ovviamente il più corposo) dell'unico volume previsto, ed era articolato in una serie di sottocapitoli, dedicati ad ognuno dei fronti sui quali il conflitto si era sviluppato.

Con il reperimento di nuovo materiale documentario e con l'inserimento di un adeguato numero di interviste a protagonisti-testimoni, il capitolo si ampliava, fino ad assumere lo spessore di un vero e proprio volume, sì da far optare per la decisione di pubblicarlo come libro a sé stante. I vari sottocapitoli sono stati, a loro volta, promossi al rango di capitoli.

Il paziente e prezioso lavoro compiuto da parte di chi ci aveva preceduto (in particolare quello, eccezionale per la ricchezza di dati reperiti e la sua meticolosità, del colonnello Giovanni De Rosa), è stato la solida base attorno alla quale e sulla quale è stata disegnata l'intera architettura del volume; l'autore ha apportato lievi modifiche di carattere formale a ciò che era già stato approntato, al solo scopo di uniformare i vari stili (essendo stati scritti da mani diverse, i vari segmenti apparivano infatti troppo difformi l'uno dall'altro), provvedendo poi ad arricchire i vari capitoli di nuovi episodi, reperiti a seguito di ulteriori ricerche e nuove testimonianze. Sono stati costruiti ex novo i capitoli primo, quinto, settimo e ottavo, che erano inesistenti o appena abbozzati e tutti sono stati corredati dell'apposita appendice dal titolo «Ascoltando chi c'era».

Articolazione del Volume

L'intero volume abbraccia gli anni che vanno dal 1939 al 1945, e spazia dallo scoppio della Seconda Guerra Mondiale alla Liberazione.

La successione con la quale gli argomenti sono stati disposti, si ispira ad un solo, elementare criterio: quello cronologico, che prende in considerazione la data ufficiale di inizio delle operazioni sul fronte al quale ogni rispettivo capitolo si riferisce.

Avremo perciò, nell'ordine, dopo alcune pagine iniziali che richiamano cause e antefatti della guerra, e che illustrano quale fosse l'organizzazione del Corpo Automobilistico al momento dell'avvio delle ostilità, i vari capitoli relativi alle vicende della guerra contro la Francia, contro l'Inghilterra in Africa Orientale e quindi in Africa Settentrionale, la Campagna dei Balcani e quella di Russia. I due ultimi tratteranno le vicende legate all'8 settembre e alla Guerra di Liberazione. In appendice finale, verranno presentati gli automezzi utilizzati dall'Esercito nel periodo in esame.

In ogni capitolo si è usata, come nel primo volume, una tecnica simile a quella cinematografica, con un progressivo passaggio dal «campo lungo» al «primo piano».

Si comincerà con una panoramica sulle vicende storiche relative a quell'avvenimento o a quella campagna, per passare poi ad illustrare come l'attività del Corpo Automobilistico si sia inserita nelle stesse.

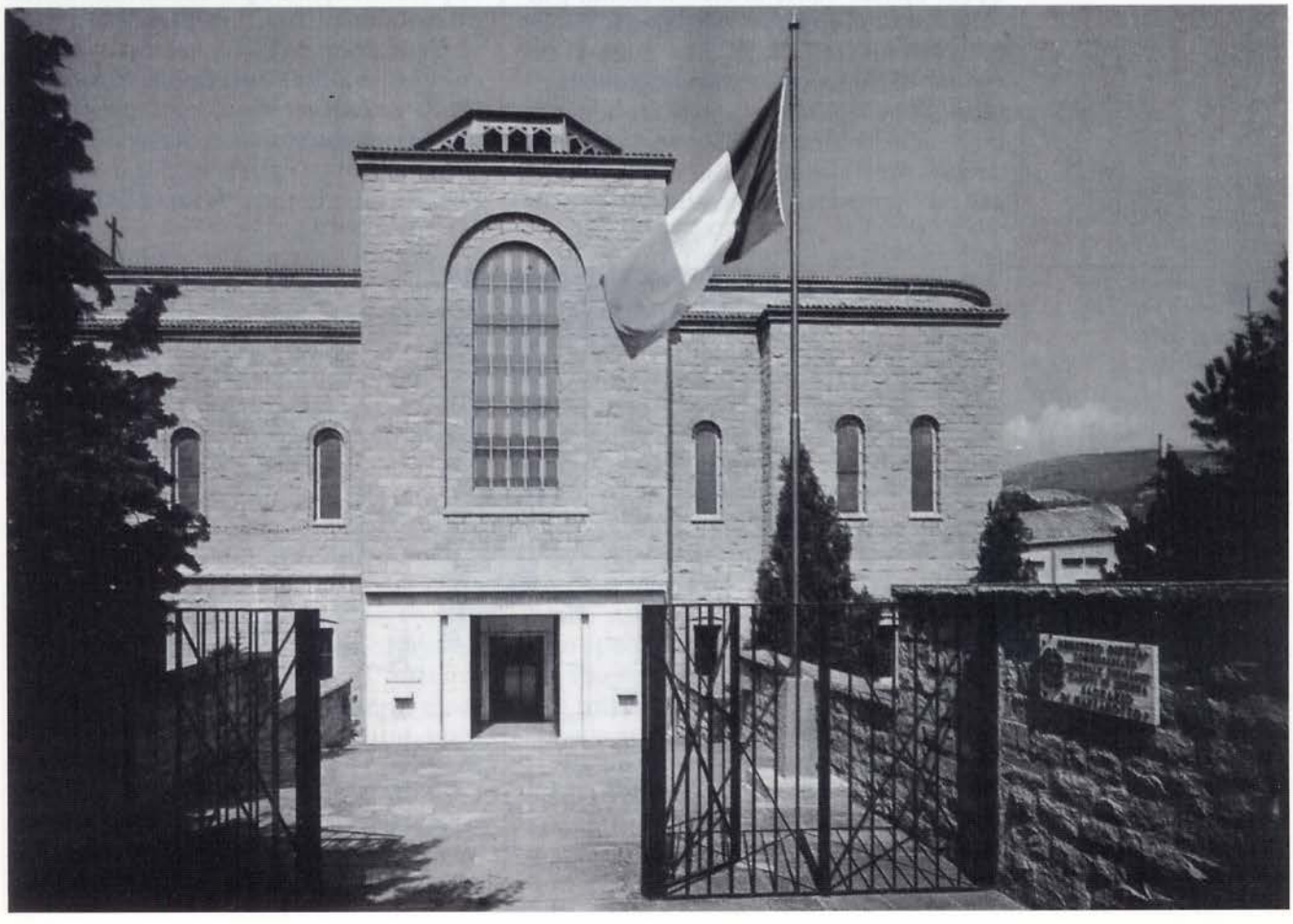
L'immagine diverrà più circoscritta e ricca di dettagli quando si passerà a raccontare la storia di alcune singole unità automobilistiche. Nella scelta di queste, non potendo ovviamente narrare le vicende di tutte, si sono privilegiate le maggiori e, tra le minori, quelle di cui ci sono pervenute relazioni e testimonianze più complete.

Nell'ultima parte di ogni capitolo, quella dal titolo «Ascoltando chi c'era», l'obiettivo della cinepresa si restringerà ancora di più, per raccogliere dalla viva voce di qualche reduce le esperienze vissute in prima persona.

Qualcuno potrà obiettare, in merito al titolo di questa sorta di rubrica: perché «chi c'era»? forse gli altri non c'erano?

Puntualizziamo allora che il centro della frase sta non in quel «chi c'era», ma nel gerundio che lo precede: «ascoltando». Si deve intendere cioè che, mentre tutto ciò che precede è quanto emerge da documenti ufficiali, da relazioni, da diari storici, o da testi già scritti, ciò che verrà raccontato da lì in poi è stato, appunto, «ascoltato» dalla viva voce del protagonista. Si tratta di memorie del tutto personali, che hanno lo scopo di ricostruire il clima di una vicenda, di visitarla dal di dentro, senza la presunzione di voler conferire il valore di storia a ciò che viene narrato. Questo – va puntualizzato – non perché vi siano ragioni per nutrire dei dubbi sulla sincerità o sulla buona fede del narratore, ma per l'angolo di visuale necessariamente ristretto dal quale egli può osservare un avvenimento: egli vedrà cioè nei minimi dettagli ciò che gli sta accadendo attorno; ma nel momento in cui lo vive egli non avrà mai, dello stesso avvenimento, una visione d'insieme.

Saranno tanti, i reparti e personaggi nominati; ma abbiamo la consapevolezza, fin d'ora, che essi saranno solo una goccia nel mare delle tante unità, di infiniti singoli personaggi, dei quali non sono inferiori i meriti, ma che verranno, purtroppo, necessariamente taciuti.



Un monumento che può assurgere a simbolo perenne della barbarie e dell'illogicità della guerra: il Sacrario di Marzabotto. (foto Onorcaduti)

CAPITOLO 1

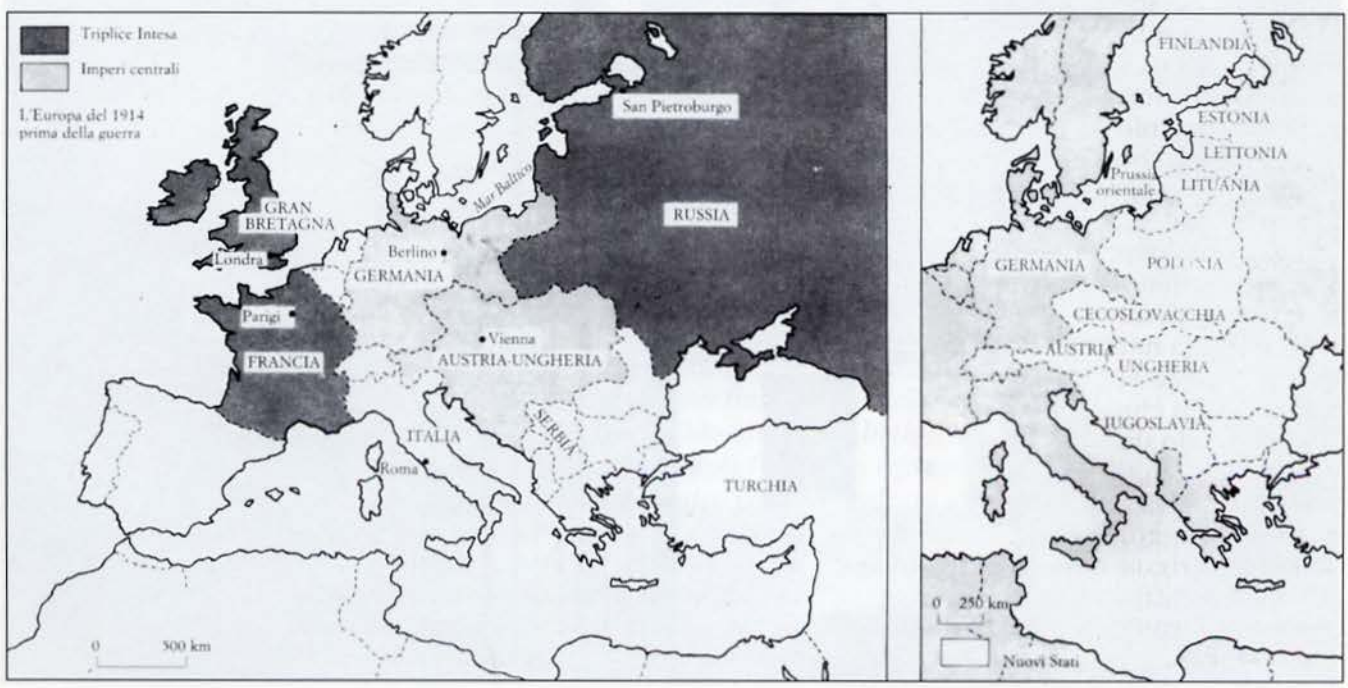
IL MONDO IN CAMMINO VERSO LA GUERRA

È ormai assodato, e universalmente riconosciuto, che le cause della Seconda Guerra Mondiale vanno fatte risalire alle contraddittorie e illogiche decisioni assunte a Versailles, nel giugno del 1919, quando vennero firmati gli accordi conclusivi della Prima Guerra Mondiale.

Abbiamo già potuto riscontrare, nel capitolo quinto del primo volume di quest'opera, come la stessa Italia, pur schierata nel gruppo degli stati vincitori, era andata incontro a cocenti ed umilianti delusioni: al tavolo delle trattative, essa era stata considerata quasi un vincitore di seconda serie e ne era uscita con il classico pugno di mosche, per nulla proporzionato allo sforzo economico sostenuto dal Paese, al mare delle settecentomila croci fiorite sui tanti sacrari, al milione di feriti o mutilati che portavano sulla loro pelle le conseguenze del conflitto. E se questa fu la sorte di chi aveva vinto, si può intuire quanto le decisioni fossero state devastanti per gli sconfitti.

Esaminiamo, nazione per nazione, quali erano le ragioni che ognuna di esse poteva addurre per fomentare al suo interno lo spirito di rivalsa.

Vedremo, così, che la stessa Russia, che pur era membro della Triplice Intesa e avrebbe potuto perciò sedersi a fianco dei vincitori, era stata invece pesantemente penalizzata dagli accordi. Essa si era ritirata dalla contesa nel-



l'ottobre del 1917 quando la rivoluzione interna, che da quello stesso mese prese il nome, aveva portato alla caduta dell'impero dei Romanov, allo sterminio della famiglia e all'avvento del bolscevismo. Perciò, alla resa dei conti, essa venne trattata alla stregua dei due Imperi Centrali sconfitti. Le vennero infatti sottratti tutti i territori che si affacciavano sul Baltico, per la costituzione dei nuovi stati di Estonia, Lettonia, Lituania e Finlandia. In pratica, il suo accesso sull'Atlantico si era ridotto alla sola città di San Pietroburgo, con lo sbocco al mare della Neva. Vasti territori le erano inoltre stati sottratti per ricostituire, ad un secolo dalla sua scomparsa, lo stato della Polonia, e a sud, sul mar Nero, a favore della Romania. È evidente che una grande potenza come la Russia, in quel momento travagliata da enormi problemi interni, era stata costretta a subire passivamente ciò che altri stati (soprattutto non europei) avevano deciso per lei. Ma è indubbio che nei suoi confronti era stato aperto un contenzioso di vaste proporzioni del quale, prima o poi, qualcuno sarebbe stato chiamato a saldare il conto. L'avvento al potere di Stalin, pur con i metodi risaputi, dando alla Russia stabilità di governo, avrebbe creato le condizioni per la presentazione di questo conto.

Passiamo ora ad esaminare la posizione degli sconfitti.

La Bulgaria, schierata a fianco degli Imperi Centrali, era stata privata del suo sbocco al mare sul Mediterraneo, a favore della Grecia.

L'Impero Austro-Ungarico sparì addirittura dalla scena del pianeta, smembrato in una miriade di nuovi stati. Si trattava di stati, tuttavia, costruiti con una notevole forzatura essendo, i più, popolati da etnie diverse, che ben difficilmente avrebbero potuto coesistere. Gettiamo uno sguardo panoramico su alcuni di essi.

La Cecoslovacchia era stata «costruita» mettendo insieme due popoli fortemente permeati da sentimenti di individualità nazionalistica, cioè i Cechi e gli Slovacchi. Non solo, ma con essi erano stati chiamate a dimorare, all'interno dello stesso territorio, forti minoranze di Ungheresi, Romeni, e soprattutto Tedeschi. Questi ultimi, i più numerosi, raggiungevano i 3 milioni di abitanti, al riguardo dei quali non era certamente difficile prevedere l'aspirazione a un ricongiungimento con i loro connazionali.

La Serbia, che aveva fornito la scintilla per la deflagrazione del primo conflitto mondiale con l'assassinio, il 28 giugno del 1914, dell'arciduca d'Austria, venne in certo senso premiata da un lato, penalizzata dall'altro. Il suo territorio infatti accorpò il Montenegro, la Bosnia, la Croazia e la Slovenia, ma il nuovo stato non si sarebbe chiamato Serbia, bensì Jugoslavia. Esso ospitava un coacervo di popoli divisi da secoli di odio e di lotte e tenuti, di volta in volta, insieme dall'Impero Ottomano prima, poi dall'Impero Asburgico, ed ora fusi in questo stato di nuovissima costituzione.

Il problema più grave, tuttavia, era quello che scaturiva dalle decisioni prese nei confronti della Germania. L'Austria, è vero, aveva forse subito la sorte peggiore, con il totale dissolvimento del suo impero, ma era stata ridotta a dimensioni tali da non costituire più pericolo e non poter più avanzare rivendicazione alcuna.

La Germania, invece, pur duramente ferita, aveva conservato un potenziale di territorio, di uomini e di capacità, che le avrebbero potuto consentire di rialzarsi e, al momento opportuno, tornare a colpire con violenza ed efficacia. Essa infatti aveva perduto le colonie d'Africa e del Pacifico, ma più grave e doloroso era stato il sacrificio di grandi porzioni del territorio nazionale.

Sul fronte francese, l'eterno rimpallo dell'Alsazia e della Lorena, aveva riportato le due regioni sotto la Francia, e il confine tra i due stati era retrocesso sul Reno.

Sul confine orientale, le rinunce furono ancora più gravi, essendo andati perduti i territori più a nord per la costituzione, insieme a quelli sottratti alla Russia, della Lettonia e della Lituania. Ma furono, soprattutto, quelli perduti per la ricostituzione della nazione polacca, a toccare più sul vivo l'orgoglio germanico. Sui 32 milioni di abitanti che popolavano il nuovo stato, più di un terzo erano di lingua tedesca. Inoltre il territorio tedesco era tagliato in due dal «corridoio di Danzica», città tedesca sul mar Baltico, posta sotto statuto speciale della Società delle Nazioni, su espressa richiesta della Polonia che intendeva, con essa, acquisire uno sbocco sullo stesso mare.

In definitiva, chi aveva tratto i maggiori benefici dall'accordo di Versailles, era stata proprio la Polonia, premiata ben oltre le necessità e i meriti acquisiti in virtù della vittoria militare.

CAPITOLO 1

Forse ancora più delle perdite territoriali e dei risarcimenti richiesti, soprattutto dalla Francia, per i danni di guerra, furono le sanzioni di carattere morale a infliggere il peggior insulto alla Germania, in particolare l'essere stata costretta a riconoscersi responsabile della stessa guerra.

Negli anni Venti, a seguito delle sanzioni imposte, l'economia tedesca agonizzava sotto il peso di una spaventosa recessione, tanto che sia la Francia che l'Inghilterra cominciarono a rendersi conto degli errori commessi e a prender coscienza del fatto che una grande nazione come la Germania, con tutte le sue risorse e le capacità organizzative del suo popolo, non poteva restare esclusa dal contesto dell'economia europea. Si intervenne, perciò, promuovendo un ingente prestito internazionale che permise alla neonata Repubblica di Weimar di stabilizzare la propria moneta. Ma il danno era ormai stato compiuto.

Hitler al potere

Il nazionalismo, sempre presente nell'animo e nel carattere dei Tedeschi, spirava sempre più forte, dietro la spinta delle difficoltà economiche nelle quali la nazione versava per le dirette conseguenze della sconfitta.

A profittare di questo spirito nazionalistico giunse sulla scena politica l'uomo più incline a fare di esso il portabandiera del proprio pensiero e delle proprie azioni: Adolf Hitler.

Era stato, questi, un combattente della Prima Guerra Mondiale nella quale aveva ben meritato e che, dopo la sconfitta e l'umiliazione subita dal suo paese, aveva covato in se, forte, il desiderio di riscatto e di rivalsa.

Postosi alla guida del Partito Nazionalsocialista e soffiando sul fuoco dell'orgoglio patriottico, egli era riuscito, in due tornate elettorali, a farlo divenire il partito di maggioranza relativa. Come suo leader, Hitler ricevette dal presidente della Repubblica, maresciallo Von Hindemburg, la carica di Cancelliere.

Tra i primi problemi che egli si trovò ad affrontare, ci fu quello economico: la Germania non sarebbe mai potuta uscire dalla sua crisi finanziaria fino a quando avesse dovuto dipendere, per la sua alimentazione, dagli acquisti all'estero, fino a che cioè non avesse raggiunto l'autosufficienza. Ma per ottenerla, la sola via era quella di tornare in possesso dei territori, preminentemente agricoli, perduti con il trattato di Versailles.

Altro obiettivo perseguito da Hitler: ricondurre sotto un unico stato tutti i popoli di lingua tedesca (nasceva così il mito della razza superiore, in nome del quale sarebbero state perpetrate le peggiori nefandezze). Per raggiungere l'obiettivo, Hitler si lanciò in una serie di iniziative, parte sul fronte diplomatico, parte derivanti dalla innata aggressività del personaggio, che lentamente, ma inesorabilmente, avrebbero condotto il mondo verso la più rovinosa guerra della storia.

Ripercorriamo brevemente le tappe di quegli avvenimenti che, nel volgere di poco più di tre anni, avrebbero condotto alla deflagrazione del conflitto.

Il 7 maggio del 1936 Hitler decideva la rimilitarizzazione della Renania. Questa regione, solcata dal corso del grande fiume, era stata sotto occupazione franco-inglese dal 1918 al 1930. In questo anno, in linea con il programma di riapertura politica alla Germania, venne posto termine all'occupazione, a condizione che la zona rimanesse smilitarizzata. Dopo sei anni invece, Hitler lanciava la sua sfida, inviando proprie truppe a rioccupare il territorio in questione. Si trattò di una occupazione più simbolica che reale, limitandosi il tutto all'invio di pochi battaglioni, soprattutto per l'opposizione degli alti comandi militari tedeschi. Il sasso nello stagno era stato comunque lanciato. Non restava, ad Hitler, che attendere le reazioni delle altre potenze europee e mondiali e queste non fecero che accettare il fatto compiuto.

Erano trascorsi due anni e, il 15 marzo del 1938, la Germania si annetteva l'Austria. Si trattò, in realtà, di una decisione che faceva seguito a un plebiscito, per cui l'Inghilterra e la Francia non avrebbero avuto nulla da obiettare. Queste, anzi, mostrarono notevole comprensione verso il desiderio di Hitler di riunire nel Reich tutte le popolazioni di stirpe germanica. Non poteva non evidenziarsi una contraddizione: come avrebbe potuto conciliarsi la realizzazione di questo desiderio del cancelliere, con la sopravvivenza di quegli stati sorti dal trattato di Versailles e nei quali vivevano milioni di tedeschi?

A questo punto si era già innescato un perverso meccanismo – già più volte sperimentato nel corso della storia –

che si riduce a due termini elementari: due parti in tensione, una delle quali, nel tentativo di raggiungere il suo scopo, procede per gradi, saggiando la reazione avversaria. Passata indenne per un gradino, avanzerà su quello successivo. L'altra parte, non ancora disposta allo scontro, mostrerà sulle prime una certa acquiescenza, nella illusione che la controparte, appagata del risultato conseguito, si astenga dal proseguire. Un passo dietro l'altro, la situazione perverrà a un punto dal quale il primo contendente non avrà più alcuna possibilità di tornare indietro, mentre l'altro non avrà più spazio per indietreggiare... e sarà la guerra.

Nella fattispecie, l'oggetto del contendere si spostava, a questo punto, sui territori della Cecoslovacchia, in particolare i Sudeti, abitati da una larga maggioranza di Tedeschi. Appellandosi a un principio sancito proprio dagli accordi di Versailles, Hitler passò a reclamare l'autodeterminazione dei suoi connazionali residenti nella regione. Ma altre minoranze reclamavano lo stesso diritto sullo stesso territorio, e cioè la polacca e l'ungherese.

La conferenza di Monaco, convocata per dirimere la questione, vide Mussolini protagonista nella parte di mediatore e, almeno per quel giorno, di salvatore della pace. Nella circostanza, egli compì infatti un piccolo capolavoro di astuzia diplomatica riuscendo a limitare le richieste di Hitler che in realtà avrebbe voluto formularle ancora più ampie, ma che avrebbero potuto già essere una dichiarazione di guerra. Per quella volta, la pace era salva e una parte del mondo si illuse che lo sarebbe stata per sempre.

L'accordo sanciva la restituzione dei Sudeti alla Germania.

Subito dopo, anche la Polonia e l'Ungheria si impadronivano dei territori cecoslovacchi rispettivamente da esse reclamati.

Con l'accordo di Monaco, la Cecoslovacchia si ritrovò ad essere un paese smembrato e prostrato, ma non bastò!

La malferma coesistenza di Cechi e Slovacchi veniva successivamente erosa da un lavorio di diplomazia sotterranea dei nazisti, fino allo scoppio di moti insurrezionali a Bratislava, il 14 marzo del 1939, con i quali gli Slovacchi proclamavano la propria indipendenza da Praga, e si ponevano sotto la tutela della Germania.

Di tutto ciò che era stata la Cecoslovacchia, non rimanevano perciò che due regioni: la Boemia e la Moravia, ma la stessa Germania provvedeva ad occuparle, il 15 marzo, mentre l'Ungheria si impadroniva della Rutenia. La Cecoslovacchia era così liquidata.

A questo punto, il sogno di Hitler di realizzare la grande Germania stava prendendo corpo: milioni di Tedeschi erano stati recuperati alla madrepatria e non era stato ancora sparato un colpo di fucile. Si poteva, ora, puntare a oriente, a quei territori ceduti alla Polonia.

Numerosi storici concordano nel sostenere che fossero sincere, almeno sul momento, le aspirazioni di Hitler tendenti alla sola restituzione della città e del porto di Danzica e alla costruzione di un'autostrada e di una ferrovia, con carattere di extraterritorialità, che congiungessero la Germania alla Prussia orientale. L'affermazione è credibile, se si considera che al di là della Polonia c'erano gli odiatissimi bolscevichi e che ad Hitler doveva apparire conveniente tenersi buoni i Polacchi, proprio con funzione antirussa. Di fronte però alla rivendicazione tedesca su Danzica, e al secco no della Polonia, l'Inghilterra rispondeva assicurando a quest'ultima il proprio intervento contro chiunque attentasse all'integrità del suo territorio. Una promessa che deve essere considerata azzardata per due ragioni: in primo luogo perché per mantenere l'impegno sarebbe stato necessario quantomeno il sostegno della Russia, che invece non era stata neppure interpellata; in secondo luogo perché la promessa di tale appoggio non fece che accrescere la presunzione dei Polacchi che arrivarono perfino a ipotizzare una «cavalcata su Berlino», in caso di scontro.

A seguito dell'iniziativa inglese, Hitler fece cadere ogni atteggiamento di moderazione nei confronti della Polonia e reagì con una mossa che colse tutti di sorpresa: soffocando l'avversione nei confronti dei sovietici, il 23 agosto del '39, a Mosca, stipulò con Stalin un patto di spartizione del territorio polacco (anche la Russia, si ricorderà, come la Germania, era stata depauperata di parte del suo territorio per la costituzione dello stato polacco). La guerra, a questo punto, apparve a tutti inevitabile. Inutile e quasi patetico, un tentativo di Mussolini, il 31 di agosto, di convocare una nuova conferenza. Il 1° settembre 1939 l'esercito tedesco invadeva la Polonia, sottomettendola interamente in meno di un mese.

CAPITOLO 1

Il 3 settembre, sulla base dell'impegno assunto, l'Inghilterra dichiarava guerra alla Germania, seguita poco dopo dalla Francia.

Sviluppi della Guerra

Tracceremo ora, per sommi capi, gli sviluppi del conflitto sui vari teatri di operazioni, per tornarvi poi, più dettagliatamente, nei capitoli che seguiranno.

La posizione dell'Italia, all'inizio delle ostilità, era stata di neutralità. Come dichiarato a Hitler dallo stesso Mussolini, l'Italia non sarebbe stata pronta prima del 1943, a meno che la Germania non avesse fornito subito le armi e i materiali necessarri. La lista di questi materiali, che venne presentata da Mussolini, era talmente impressionante «da uccidere un bue, se questi avesse saputo leggere» (sentenziò qualcuno) tanto che lo stesso Hitler preferì rinunciare a qualsiasi aiuto, mostrando di esser grato a Mussolini se l'Italia si fosse limitata a mantenere la sua neutralità.

La sola azione intrapresa dal nostro Paese, mentre si accendevano i primi fuochi, era stata l'occupazione dell'Albania, nell'aprile del 1939, un'azione che non può neppure essere definita bellica, in quanto l'impresa godeva del gradimento della stessa popolazione albanese, e non costò neppure una cartuccia di fucile.

La Seconda Guerra Mondiale era cominciata ma, nella fase iniziale, il suo andamento non fu analogo a quello della Prima; non fu cioè come lo scoppio di enormi energie represse, quasi l'esplosione di una pentola a pressione. Al contrario, dopo la campagna di Polonia, i primi otto mesi furono caratterizzati da scontri aerei e navali, del tutto sporadici e occasionali. Il conflitto vero e proprio si aprì su un fronte fino allora insospettato: la Norvegia. Vediamo perché.

La Germania, povera di ferro e di nichel, doveva importare dalla Svezia, via mare, l'80% del suo fabbisogno. Di vitale importanza era perciò, per gli Anglo-Francesi, interrompere questo traffico ma, poiché la navigazione avveniva in acque territoriali norvegesi, il raggiungimento dell'obiettivo non avrebbe potuto essere conseguito senza infrangere le leggi internazionali sulla navigazione. E furono gli Inglesi, i primi a farlo, attaccando in acque territoriali norvegesi una nave tedesca con prigionieri inglesi a bordo.

Due giorni dopo, le coste norvegesi vennero minate, azione propedeutica per un'invasione in forze della Norvegia da parte degli alleati. Senonché i Tedeschi, avuto il sentore di quanto si stava tramando, giocarono d'anticipo, e occuparono per primi tutti i porti norvegesi. Si accesero, violenti, i combattimenti, che si conclusero il 7 giugno, con gli Anglo-Francesi che dovevano cedere il campo, anche per la disfatta che si stava profilando, contemporaneamente, sul fronte francese.

Mentre erano in pieno svolgimento i combattimenti in territorio norvegese, la Germania scatenava un veemente attacco alla Francia. Benché questa nazione avesse mantenuto, fino a quel momento, un profilo più basso e prudente, almeno rispetto al suo alleato inglese, dal quale era stato, in un certo senso, «portato per mano», il suo esercito veniva considerato, e a ragione, il più potente del mondo, per numero di divisioni, per qualità e quantità di pezzi di artiglieria, per numero e tipologia di mezzi corazzati. Eppure, tutto questo potente apparato si sgretolò in soli 38 giorni. Come questo sia stato possibile è deducibile dalla seguente analisi.

Tre gli errori di fondo dei Francesi: l'eccessiva fiducia nella solidità della linea Maginot, l'errata convinzione di una impossibile avanzata nemica attraverso la foresta delle Ardenne, l'ossessione di una replica del «Piano Schlieffen», applicato dai Tedeschi durante la Prima Guerra Mondiale.

Questo piano, come molti sapranno, era stato realizzato invadendo il Belgio e puntando poi verso Parigi.

In effetti, l'inizio delle operazioni appariva come una copia del precedente piano: i corpi corazzati del generale Guderian, dopo aver violato la neutralità di Olanda e Belgio, il 13 maggio attraversarono la Mosa a Sedan. I Francesi, per tamponare la falla, trasferirono al nord ben 41 divisioni, lasciando in pratica sguarnito il settore delle Ardenne. Proprio da questo varco, ritenuto a torto impenetrabile, si infilarono le forze motorizzate e corazzate tedesche, prendendo alle spalle le 41 divisioni inviate in soccorso del Belgio e tutto il corpo di spedizione inglese, forte di 400 mila uomini. Questi riuscirono a stento a sottrarsi alla cattura, imbarcandosi a Dunkerque tra il 27 maggio e il 4 giugno, ma lasciando nelle mani nemi-

che tutto l'armamento e l'equipaggiamento.

Il 21 giugno la Francia, a Compiegne, firmava la propria capitolazione.

Fu proprio nei giorni precedenti la capitolazione della Francia, che l'Italia, smentendo la sua dichiarazione di neutralità, entrò nel conflitto, attaccando sul fronte delle Alpi. Una campagna brevissima: dopo una decina di giorni, la stessa capitolazione della Francia davanti ai Tedeschi, portava all'armistizio con l'Italia.

Rapidamente, la guerra si estese a macchia d'olio, divenendo appunto mondiale.

In Africa Orientale, essa apparve come un fatto privato tra l'Italia e l'Inghilterra. Le operazioni presero avvio nell'estate del 1940 e, dopo gli iniziali successi italiani, si assistette ad una progressiva avanzata degli Inglesi. Inferiori per armamento e privi di qualsiasi aiuto dalla madrepatria, gli Italiani resistettero fino all'autunno del 1941, quando la caduta degli ultimi presidi portò alla fine del vagheggiato Impero.

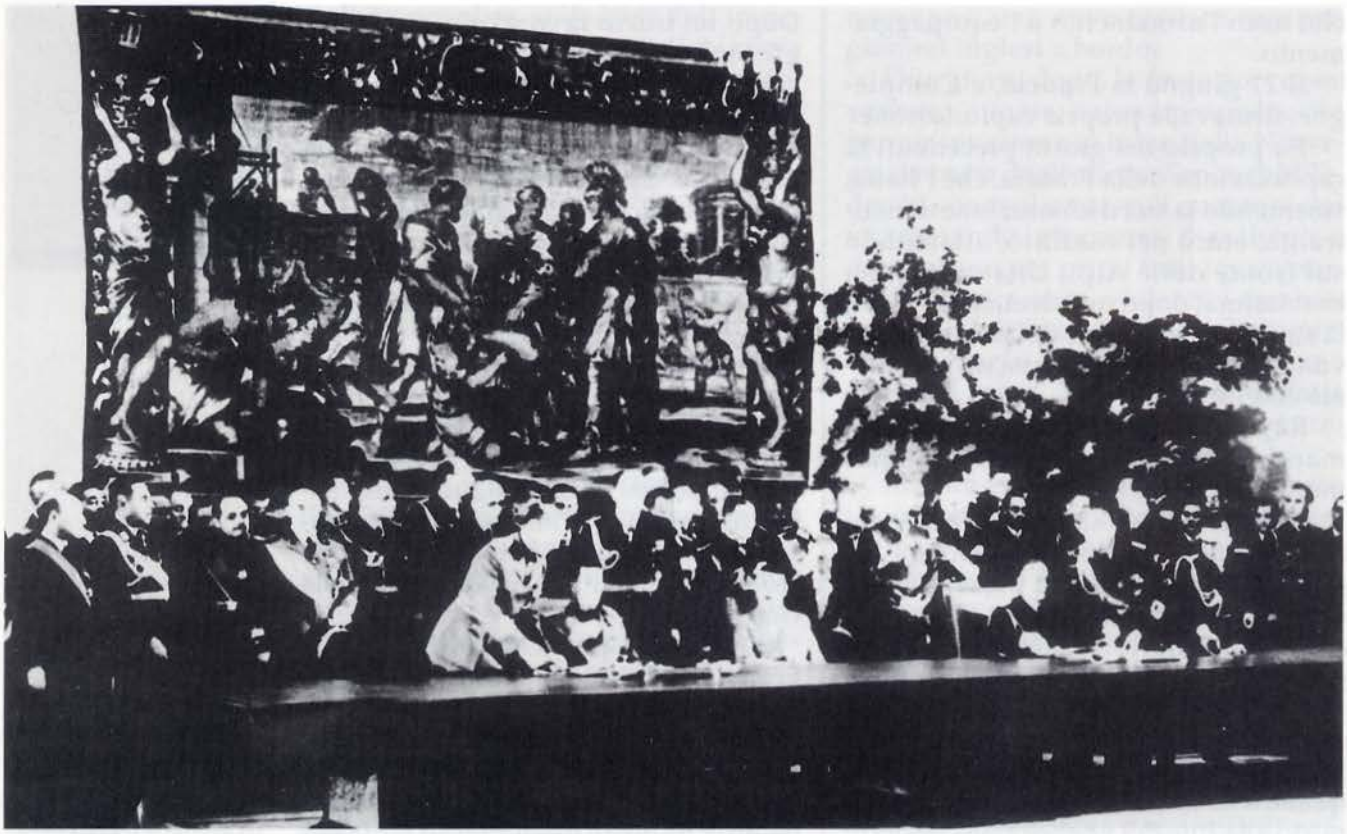
Anche in Africa Settentrionale le operazioni presero avvio con un attacco italiano verso le postazioni inglesi in Egitto, partendo dal territorio libico. Dopo un inizio favorevole, anche qui gli Inglesi contrattaccarono, costringendo gli Italiani a indietreggiare con gravi perdite. Solo l'intervento dei Tedeschi, al comando del generale Rommel, ricacciava gli Inglesi in Egitto. Dopo alterne vicende, la campagna si concluse con la battaglia di El Alamein, nell'ottobre del 1942, e la cattura degli ultimi reparti superstiti, rifugiatisi in Tunisia, nel maggio del 1943.

Il 22 settembre 1940 intanto, a Berlino, era stato firmato il patto tripartito tra Germania, Italia e Giappone, con il quale venivano definite le rispettive sfere d'influenza. La mancata adesione della Russia, era il primo segnale dell'incrinamento dei rapporti, che sarebbe sfociato poi nell'attacco da parte della Germania.

Questa, dopo aver sottomesso la Francia, continuava con accanimento la sua guerra contro l'Inghilterra, portandola sullo stesso territorio inglese, in particolare su Londra, sottoposta a martellanti e devastanti bombardamenti. Lo spirito degli Inglesi non venne fiaccato, anzi costituì un grosso smacco per i Tedeschi e una corroborante iniezione di fiducia per gli avversari, il bombardamento da questi

IL MONDO IN CAMMINO VERSO LA GUERRA

Un gesto solenne, in quel momento, ma tragico col senno del poi e di quanti erano allora in possesso di un minimo di preveggenza. Galeazzo Ciano e Adolf Hitler si scambiano i protocolli dopo la firma del «Patto d'Acciaio» (foto SME - Ufficio Storico).



Altra storica immagine della firma del «Patto d'Acciaio» da parte di Ciano e Ribbentrop (foto SME - Ufficio Storico).

portato sulla stessa Berlino, violando il cielo tedesco.

La guerra si estendeva anche al fronte balcanico quando, nell'ottobre del 1940, l'Italia attaccava la Grecia. Respinti anche qui dai Greci dopo gli iniziali successi, per i nostri l'occupazione della penisola balcanica, Jugoslavia compresa, veniva resa possibile solo nell'aprile del 1941, con l'intervento di forze corazzate tedesche. Seguiva un lungo periodo di occupazione, caratterizzato dalle lotte contro i partigiani, fino all'8 settembre 1943.

Nella primavera del '41, l'accordo tra Germania e Russia, nato non sulla base della identità di vedute ma della momentanea reciproca convenienza, cadde allorché questa venne meno.

Secondo gli intenti di Hitler, la Russia avrebbe dovuto indirizzare il proprio settore di influenza verso il sud asiatico. Quando egli si avvide che le mire di Stalin erano rivolte invece verso il Mar Nero e i Balcani, comprese che anche la Russia era tornata ad essere un nemico del quale occorreva liberarsi al più presto.

Nel giugno del '41 egli inviava un poderoso esercito di 3 milioni di soldati che travolse ogni resistenza, riuscendo a impadronirsi di tutte le principali città sovietiche; tutte... meno Mosca, davanti alla quale, quel medesimo generale inverno che 130 anni prima aveva fermato le armate di Napoleone, bloccò quelle di Hitler, consentendo ai Russi di riorganizzarsi.

L'Italia era intervenuta nella campagna con un corpo di spedizione di 60 mila uomini, pari a un Corpo d'Armata (il CSIR). Nell'estate successiva vennero inviati altri due corpi d'armata che sommati a quello già sul posto, costituirono l'8ª Armata (ARMIR).

Incuranti delle perdite, e più adusi a sopportare i rigori dell'inverno, i Russi contrattaccarono poco prima del Natale del '42, costringendo i Tedeschi e i loro alleati ad una disastrosa ritirata.

La guerra, per i Tedeschi e gli Italiani, assumeva colori sempre più foschi, specie dopo l'intervento degli Stati Uniti, a loro volta impegnati anche sul fronte del Pacifico contro il Giappone.

Nel luglio del 1943 gli Americani effettuarono lo sbarco in Sicilia.

Il precipitare degli avvenimenti provocava in Italia la caduta del Fascismo (25 luglio 1943).

Con l'armistizio dell'8 settembre l'Esercito italiano andava in dissolvimento. L'Italia diveniva un nuovo nemico, per la Germania, che ne occupava il territorio.

Molti soldati italiani vennero fatti prigionieri dall'ex alleato in tutti quei territori sui quali si trovavano a convivere e a combattere insieme fino a pochi giorni prima.

Alcune unità tentarono di resistere, come la gloriosa Divisione «Acqui» a

Dal balcone di Palazzo Venezia Mussolini si appresta a dare una grande notizia alla Nazione. L'Italia ha dichiarato guerra agli Stati Uniti (!) (foto SME - Ufficio Storico)

Cefalonia, col risultato di veder tutti massacrati i suoi effettivi.

In Italia, in Francia, nei Balcani, continuarono le lotte dei partigiani per la liberazione dall'occupante.

Il 12 settembre 1943 Mussolini, prigioniero sul Gran Sasso, veniva liberato dai Tedeschi. L'Italia si trovò spaccata in due con la costituzione della Repubblica di Salò al nord, di ispirazione fascista e alleata dei Tedeschi.

Nel gennaio del 1944, a Verona, venne celebrato il processo contro coloro che, sei mesi prima, avevano provocato la caduta del Fascismo. I colpevoli vennero fucilati; tra di essi, lo stesso genero di Mussolini, Galeazzo Ciano e il generale Emilio De Bono, già comandante delle truppe nella guerra Italo-etiopica.

Il 6 giugno del 1944, guidati dal generale Eisenhower, gli Americani effettuarono il celebre sbarco in Normandia, che segnò l'inizio della liberazione della Francia. I combattimenti proseguirono ancora per quasi un anno (memorabile la battaglia delle Ardenne).

In Italia, gli Americani intanto risalivano lentamente la penisola, effettuando nuovi sbarchi, come quello di Anzio, o ingaggiando feroci combattimenti, come quello di Montecassino.

Il 25 aprile 1945 l'Italia veniva finalmente liberata.

La Germania, benché sottoposta a continui bombardamenti che provocarono centinaia di migliaia di vittime, specie a Berlino, resisteva ancora, fino a che, presa nella morsa di due eserciti, quello degli alleati a ovest, e quello sovietico a est, dovette capitolare. Il 1° maggio del 1945 Berlino cadeva. Hitler non resisteva alla caduta dei suoi sogni di riscatto per il suo paese e si suicidava. Appena due giorni prima, a Dongo, presso il confine svizzero, era stato catturato e ucciso dai partigiani anche Mussolini.

La guerra, in Europa, era finita; resisteva caparbiamente e da solo, nel lontano oriente, il Giappone, e chissà quanto tempo avrebbe ancora resistito se il 6 agosto 1945 a Hiroshima e il 9 agosto a Nagasaki, due ordigni di nuova invenzione, i soli per fortuna utilizzati fino ad oggi per scopi bellici, non avessero provocato centinaia di migliaia di vittime. Davanti alla bomba atomica, anche il Giappone alzava le braccia.

Organizzazione del Corpo Automobilistico all'inizio delle ostilità

Prendiamo come data di riferimento quella dell'ingresso in guerra dell'Italia, cioè il 10 giugno 1940.

A presiedere alle attività del Corpo Automobilistico, a livello centrale, c'erano la «Direzione Superiore del Ser-

CAPITOLO 1

vizio Automobilistico», inquadrata nell'«Ispettorato Superiore Servizi Tecnici» e la «Direzione Generale della Motorizzazione».

La Direzione Superiore del Servizio Automobilistico aveva autorità su:

– 18 centri automobilistici;
– 15 uffici automobilistici di corpo d'armata;
– 6 autoraggruppamenti;
– 124 autoreparti;
– 50 autodrappelli;
– 463 autosezioni.

C'erano inoltre, sempre inquadrati nel Servizio Motorizzazione:

– una direzione trasporti e tappe presso ogni armata;

– parchi automobilistici d'armata, corpi d'armata e divisione;
– depositi materiali auto;
– depositi carburanti.

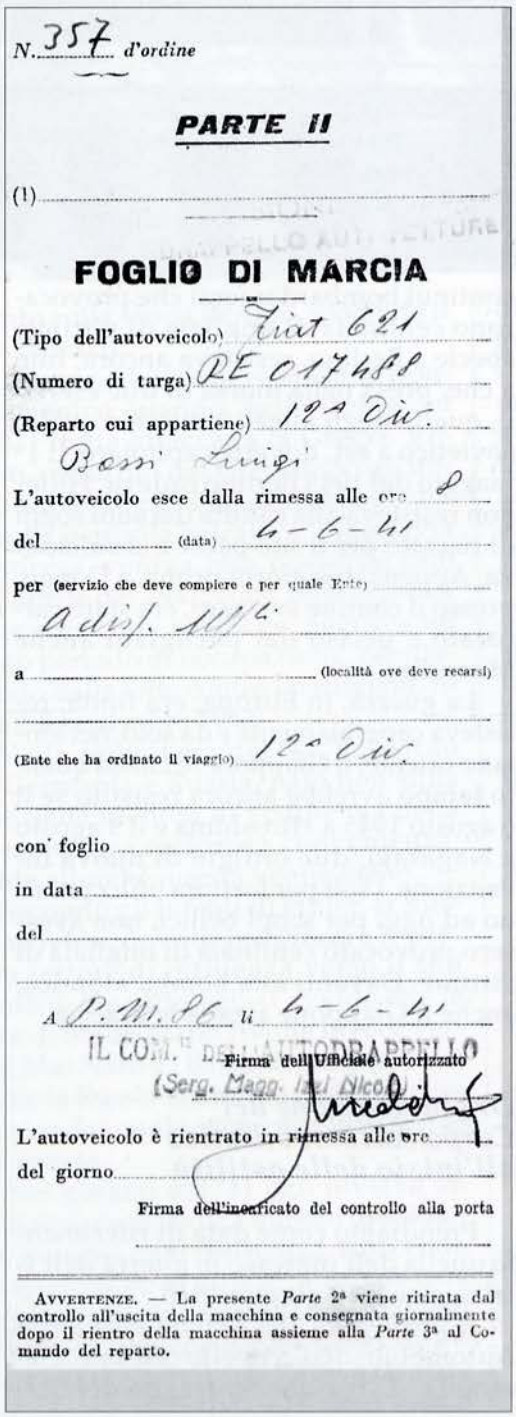
Dalla Direzione Generale della Motorizzazione dipendevano invece:

– 1 ufficio autonomo approvvigionamento auto;
– 1 officina automobilistica esercito;
– 1 centro studi motorizzazione;
– 1 deposito materiale automobilistico;
– 2 magazzini rifornimento materiale auto per Sicilia e Sardegna.

Fra tutti gli organi sopra elencati, merita fornire alcuni cenni indicativi sui 18 centri automobilistici, enti preposti – fra altre molteplici funzioni – alla mobilitazione, alla costituzione e all'addestramento delle unità automobilistiche per tutta la forza armata. Indicheremo di ognuno, estremamente succinti, i dati relativi al numero distintivo, alla sede, al nome del comandante alla data suindicata, e, dove esistono, pochi altri elementi utili.

Il 1° Centro Automobilistico aveva sede a Torino. Era stato costituito nel 1920 e, proprio in quei giorni, assumeva il comando il tenente colonnello Mario Frassati, che subentrava al pari grado Carlo Montrucchio. Sarebbero seguiti, in rapida successione, il colonnello Ermanno Bottaro, il tenente colonnello Arnoldo Girola, ancora Frassati e di nuovo il colonnello Montrucchio, prima che quest'ultimo prendesse la via della Russia, con l'ARMIR, al comando del 10° Autoraggruppamento. Aveva distaccamenti a Cambiano, Orbassano, Gozzano, Monteu da Po e, dal 1941, altri 2, rispettivamente a Piobesi e Boschetto.

Il 2° era invece ad Alessandria. Allo scoppio delle ostilità aveva al suo vertice una «gloria» del Corpo Automobilistico: l'onnipresente colonnello Tullio Nicolardi, che chi ha letto il primo volume ricorderà primattore in Libia e in Somalia. Lo stesso Nicolardi era subentrato, al Comando del Centro, ad un altro personaggio cui molto deve il Corpo stesso, soprattutto per la messe di notizie che egli ci ha lasciato, con la sua attività di comandante-scrittore del 10° Autoraggruppamento nei Balcani prima e del 12° in Africa Settentrionale poi: il colonnello Giuseppe Papi. Distaccamenti a Cuneo, Genova, e Pecetto di Valenza.



N. 357 d'ordine

PARTE II

(1) .....

FOGLIO DI MARCIA

(Tipo dell'autoveicolo) Fiat 621
(Numero di targa) RE 017488
(Reparto cui appartiene) 12ª Div.
Bom' Luigi
L'autoveicolo esce dalla rimessa alle ore 8
del (data) 4-6-41
per (servizio che deve compiere e per quale Ente) a disp. 11ª
a (località ove deve recarsi)
(Ente che ha ordinato il viaggio) 12ª Div.
con' foglio
in data
del
A P.M. 86 li 4-6-41
IL COM.TE DELL'AUTODRAPPELLO
(Serg. Magg. Isel Nicoli)
Firma dell'Ufficiale autorizzato
L'autoveicolo è rientrato in rimessa alle ore
del giorno
Firma dell'incaricato del controllo alla porta

AVVERTENZE. — La presente *Parte* 2ª viene ritirata dal controllo all'uscita della macchina e consegnata giornalmente dopo il rientro della macchina assieme alla *Parte* 3ª al Comando del reparto.

Esemplare di foglio di marcia in uso nel periodo bellico. L'originale è stato fornito da Giuseppe Assirelli, Vice Presidente dell'A.N.A.I. e Presidente della Sezione di Lugo di Romagna.

Il 3°, di Milano, costituito nel 1920, ebbe per tutta la durata del conflitto, cioè dal giugno del '40 al settembre 1943, un solo comandante, il colonnello Pier Alessandro Sforza, il quale era succeduto ad un pari grado che si sarebbe successivamente distinto in Russia, Genesio Ninchi. Distaccamenti a Piacenza, Parma, Brescia.

Il 4° aveva sede a Verona, con distaccamenti a Trento, Pontevigodarzere, Bolzano, Appiano. Ebbe al suo comando ufficiali il cui nome non incontreremo mai nel corso della narrazione (il 10 giugno del 1940 era la volta del colonnello Aldo Silvestro). Vedremo invece apparire più volte il nome di reparti mobilitati da questo stesso Centro, a testimonianza della sua vitalità.

Il 5° era a Trieste e, alla dichiarazione di guerra era comandato dal colonnello Ettore Perdicchi, nome che avremo modo di incontrare di nuovo alla guida di autoraggruppamenti. Aveva un distaccamento a Cervignano del Friuli.

Il 6° era di stanza a Bologna e, dopo aver avuto quale comandante il già nominato Ninchi, cui era subentrato il tenente colonnello Achille Paolini (ritroveremo, anche questo, in Russia) vedeva allora al Comando, in quel 10 giugno, il tenente colonnello Salvatore Spataro. Aveva distaccamenti a Ozzano Emilia, Budrio, Ancona, Casalecchio di Reno, Castel San Pietro. Centro estremamente attivo, non si contano i reparti da esso costituiti. Nel 1937, inviò 2000 autieri in Spagna.

Il 7°, stanziato a Coverciano, periferia di Firenze, era allora comandato dal tenente colonnello Adolfo Faronato. Due anni dopo sarebbe subentrato il colonnello Sergio Biffoli, già decorato della Prima Guerra Mondiale, e che nel frattempo si era fatto molto onore al comando del 6° Autoraggruppamento, nella campagna di Grecia. Aveva un solo distaccamento, a Livorno.

L'8°, di Roma, vedeva invece al suo vertice, in quella data, proprio Giuseppe Papi, subentrato al colonnello Gustavo Siniscalchi, già attivo in Libia, all'inizio degli anni Trenta, al periodo del mantenimento dell'occupazione. Distaccamenti a Gaeta e Forte Pietralata.

Il 9°, di Bari, aveva in quel momento, in qualità di comandante, il tenente colonnello Umberto Zambordino. Tra i nomi più noti, prima della data in questione, il tenente colonnello Salvatore Leboffe, e l'immediato successore di Zambordino, colonnello Luigi Tolotti, che ritroveremo comandante di autoraggruppamento in Russia. Aveva numerosi distaccamenti, rispettivamente a Giovinazzo, Taranto, Rodi, Pescara, Chieti, e depositi carburanti a Monopoli, Locorotondo, Putignano, Noicattaro, Andria, Barletta.

Il 10° aveva Napoli, come sede della sua attività. Il 10 giugno del 1940 era al suo comando, già da 5 anni, il tenente colonnello Giulio Fiorentino. Tra i nomi di comandanti già noti, o che avremo occasione di incontrare nel corso di questo volume, ancora il colonnello Leboffe e, nel 1944, il colonnello Oscar Postolis. Questi si sarebbe trovato a tentar di salvare il suo 132° Reggimento Autieri, nei giorni successivi all'8 settembre, prima che esso cadesse in mano tedesca.

Dell'11°, di Udine, i documenti non tramandano il nome del comandante a quella data. Prima erano transitati, sullo stesso gradino di Comando, l'ormai onnipresente Leboffe, e il colonnello Mario Nasi (ritroveremo questo nome nel corso della campagna in Africa Orientale).

Il 12° era a Palermo, ed era comandato dal colonnello Giuseppe Spatafora. Tra i nomi per esso transitati ricorderemo il tenente colonnello Ottorino Gendusio, già conosciuto per i ruoli ricoperti nella campagna d'Africa e in quella di Spagna. Aveva un distaccamento, a Messina.

Il 13° aveva sede a Cagliari, ed era allora agli ordini di Oscar Postolis. Tra i nomi già transitati per lo stesso Comando, e che ritroveremo in Russia, il tenente colonnello Giovanni Coiro.

Proprio nel 1940 erano stati costituiti:

il 14°, con sede a Treviso, comandato dal colonnello Giulio Astuti; aveva distaccamenti a Pontevigodarzere, Osoppo, Postioma, Porto Marghera, Lavadina;

il 15°, che era a Savona, dove era stato trasferito da Genova, al comando del colonnello Giovanni Pezzino; aveva distaccamenti a Pietra Ligure, Vallenosia, Cogoleto e Pra.

CAPITOLO 1

Non bisogna dimenticare che, oltre ai 15 centri distribuiti sul territorio nazionale, ne esistevano altri 3 sui territori delle colonie o comunque occupati e cioè:

il 20°, a Tripoli, allora comandato dal colonnello Aldo Mascarini;

il 21°, a Bengasi, comandato dal colonnello Federico Buonincontro (incontreremo ancora questo nome);

il 26°, a Tirana, allora agli ordini del colonnello Guglielmo Boscassi. Oltre alla formazione di numerose unità automobilistiche, esso avrebbe dovuto provvedere anche all'allestimento di 20 depositi carburanti e 6 officine di vario tipo.

Sviluppi durante il conflitto

Mentre la guerra – contrariamente alle unanimi sensazioni che la vedevano già in procinto di concludersi con la Germania vincitrice – si andava estendendo sempre più, nuove esigenze ordinative si presentavano, sempre più numerose, per far fronte alle crescenti necessità belliche.

Nel 1941 veniva così costituita la «Direzione Superiore del Servizio Tecnico della Motorizzazione». Contemporaneamente venivano costituiti anche l'«Ispettorato delle Truppe Motorizzate e Corazzate» e la «Direzione Generale dei Servizi Logistici».

La Direzione Superiore ebbe compiti, per così dire, di Ispettorato nei confronti delle truppe automobilistiche e del Corpo Automobilistico stesso. Essa ebbe duplice dipendenza:

– dall'Ispettorato delle Truppe Motorizzate e Corazzate, per le esigenze tecniche di quelle specialità;

– dallo SME, per quanto riguarda il Corpo Automobilistico, nei confronti del quale però la funzione di vero e proprio ispettorato era svolta, come detto, dalla Direzione del Servizio Tecnico della Motorizzazione.

La stessa Direzione Superiore perse dipendenze e attribuzioni il 7 giugno del 1942, quando venne istituito l'Ispettorato del Corpo Automobilistico.

Il nuovo ente rappresenterà l'elemento più alto e qualificato del Corpo, assumendo attribuzioni e mansioni analoghe a quelle degli altri ispettorati d'arma e di specialità già esistenti.

A sua volta, la Direzione Superiore del Servizio Tecnico della Motorizzazione, cessate le sue funzioni nei confronti del Corpo Automobilistico, passò alle dirette dipendenze dell'Ispettorato delle Truppe Motorizzate e Corazzate.

Una tappa fondamentale, per l'evoluzione storica del Corpo, fu la trasformazione dei Centri Automobilistici in Reggimenti Autieri, sancita con la circolare n. 38530/53/219 del 19 luglio 1942, ed entrata in vigore il 1° agosto dello stesso anno.

I gloriosi Centri Autieri, dopo essere stati per anni gli organi esecutivi per eccellenza dell'automobilismo militare, cambiavano denominazione, adeguandosi, come ogni organismo, non solo militare, al mutare della realtà storica.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Mentre Hitler portava avanti il suo malsano programma teso a riscattare la Germania dalle umiliazioni sofferte alla fine della Prima Guerra Mondiale e, passo dopo passo, fagocitava stati e regioni ad essa confinanti, anche l'Italia, nel suo piccolo, si dava da fare e, il 6 aprile 1939, occupava l'Albania.

Pur se organizzata con i criteri e i crismi della spedizione militare, non si trattò di una guerra vera e propria. L'economia albanese era già nelle nostre mani, e la popolazione albanese era nettamente filoitaliana. Neppure un colpo di fucile venne quindi sparato.

Si trattò perciò di un'operazione inutile, dal valore più di ripicca e risposta ai successi tedeschi, che non di conquista reale. Se un risultato lo conseguì, fu solo quello di indispettire l'Inghilterra, che avrebbe esteso le sue garanzie, in caso di attacco, anche alla Grecia.

Il corpo di spedizione era costituito da due divisioni, quattro battaglioni bersaglieri e un battaglione di carri L3. Una delle due divisioni era la «Julia», per la quale operava il 207° Autoreparto Misto.

Tra gli effettivi di questa unità automobilistica c'era Nilo LUNAZZI, classe 1913, attuale presidente della Sezione A.N.A.I. di Udine, che ci ha già accompagnati, nel primo volume, a compiere un viaggio indietro nel tempo, nella Somalia del 1936, al tempo della campagna italo-etiopica. Nel testo che seguirà, egli ci svelerà alcuni aspetti, quelli da lui vissuti, di questa strana occupazione.

«Ero da poco rientrato a Udine dall'Africa, mi ero già fatto la ragazza, e facevamo già programmi di matrimonio, quando mi giunse, ancora una volta, la cartolina di richiamo. Con questa in mano, mi recai dalla fidanzata e, – Guarda un po' che

È il 1939. Su strade come queste transitarono gli automezzi che avrebbero condotto gli Italiani alla «conquista» dell'Albania (foto N. Lunazzi).

bella sorpresa!? – le dissi, mostrandole la cartolina. Ella ci stette a pensare un attimo, poi, filosoficamente:

– Che ci vuoi fare? – rispose – se c'è da partire, parti. Ci sposeremo quando sarà possibile.

Si era ai primi di aprile del 1939. In treno, il giorno stabilito dalla cartolina, mi portai a Bari, dove era fissato l'imbarco della Divisione "Julia".

Il mio servizio di conduttore cominciò ancor prima dell'imbarco, già sulla terraferma. Con la mia autocarretta dovetti fare il giro della città, la sera prima, a raccattare per strada gli alpini ubriachi e recarli al porto. Singolare il metodo usato per il loro imbarco: così addormentati com'erano, venivano ammonticchiati alla rinfusa su delle reti, le stesse reti usate per il carico e lo scarico dei sacchi di granaglie. Afferrate dalle gru del porto, queste reti venivano issate con tutto il loro carico russante sul ponte della nave.

Traversato l'Adriatico, sbarcammo al porto di Durazzo.

Il 207° venne dislocato a Miloti, non lontano da Scutari. Esso era articolato su quattro autosezioni: una di autocarrette, due di Ceirano 50, e una di Spa 38/R.

L'esercito albanese era invece equipaggiato con ciò che i nostri genitori avevano lasciato loro al termine della Prima Guerra Mondiale; lo stesso dicasi per l'armamento.

Gli automezzi in loro dotazione erano i 15 ter, gli stessi lasciati a suo tempo dal nostro Esercito. Se i nostri padri fossero venuti con noi, avrebbero ritrovato lì la loro giovinezza».

(Singolare destino, quello dell'Albania, una terra dove il tempo sembra non scorrere mai, dove il termine «progresso» con i

CAPITOLO 1

suoi aspetti positivi o negativi, sembra bandito dal vocabolario; dove ogni cosa, buona o cattiva che sia, sembra ibernarsi e conservarsi fino a che non verrà una causa esterna a mutarla; una mutazione che a sua volta durerà finché rimarrà attiva la causa, per tornare poi, tutto, alla immobilità totale. I nostri ragazzi del 1991, – lo vedremo nel prossimo volume quando si parlerà dell'«Operazione Pellicano» – vi troveranno immutato tutto ciò che i loro nonni avevano lasciato nel '43, quando essi avevano lasciato l'Albania. Chissà che i nostri nipoti, fra 50 anni, non potranno fare la stessa constatazione? Chi vivrà, vedrà).

«I 15 ter – continua il racconto del Lunazzi – *vennero versati presso il nostro reparto. Evidentemente i nostri autieri non dedicarono a quei gloriosi autocarri la stessa cura che avevano avuto gli Albanesi: alle prime gelate scoppiarono tutti i monoblocchi, ed essi vennero versati al Parco di Tirana.*

Io venni messo al comando di un nucleo di 6 autocarrette, a disposizione dell'8° Reggimento. Eravamo acquartierati al confine con la Jugoslavia, in un paesino dove nessuno aveva mai visto un automezzo.

Le nostre autocarrette si arrampicavano su per le mulattiere, a portare rifornimenti agli alpini, sparsi in località remote tra le montagne. Si andava finché la larghezza della strada lo consentiva. In punti prestabiliti, corrispondenti a quelli dai quali l'automezzo non sarebbe più stato in grado di proseguire, ci attendevano i conducenti alpini, coi loro muli, e il carico veniva trasbordato dal "mulo meccanico" a quello in carne ed ossa..

Soffrivano una fame nera, quei poveri alpini. Ce ne accorgevamo quando trasportavamo i carichi di lardo di maiale. Su di esso si avventavano famelici, tagliavano delle strisce con la baionetta (e si sa bene quanto grossolano sia il filo di una baionetta) e le masticavano con avidità. Non vedevano l'ora che un mulo morisse, per poterselo mangiare.

Mentre ero lì, venni fatto sergente dal Comando del Reggimento. Poco tempo dopo mi venne concessa una licenza per recarmi a casa a sposarmi. Per richiederla, dovetti recarmi presso il Comando di reggimento, dislocato a Kukas. Prima un bel tratto con l'autocarretta poi, lasciata questa, due ore di interminabile cammino a piedi. Il colonnello me la concesse, ma ad una condizione:

– Dovrai andare in licenza col berretto da alpino! – mi impose.

– Non ho nulla in contrario – risposi – ma il capitano Sordi mi strapperà la licenza, appena mi vedrà!

Il capitano invece non mi strappò la licenza, ma andò su tutte le furie per un'altra ragione: la mia promozione a sergente, conseguita senza che nessuno l'avesse interpellato.

Maggio 1939. Una piccola colonna di autocarrette percorre una mulattiera costruita dagli Alpini in Albania (foto N. Lunazzi).

Una piccola colonna di autocarrette è pronta alla partenza (foto N. Lunazzi).

– Quando torni faremo i conti! – mi minacciò, lasciandomi andare.

Era un ufficiale terribile, il capitano Sordi, e di estrema severità. Arrivava perfino a far legare un conduttore al palo, e lasciarvelo per ore, per una semplice rottura di balestra.

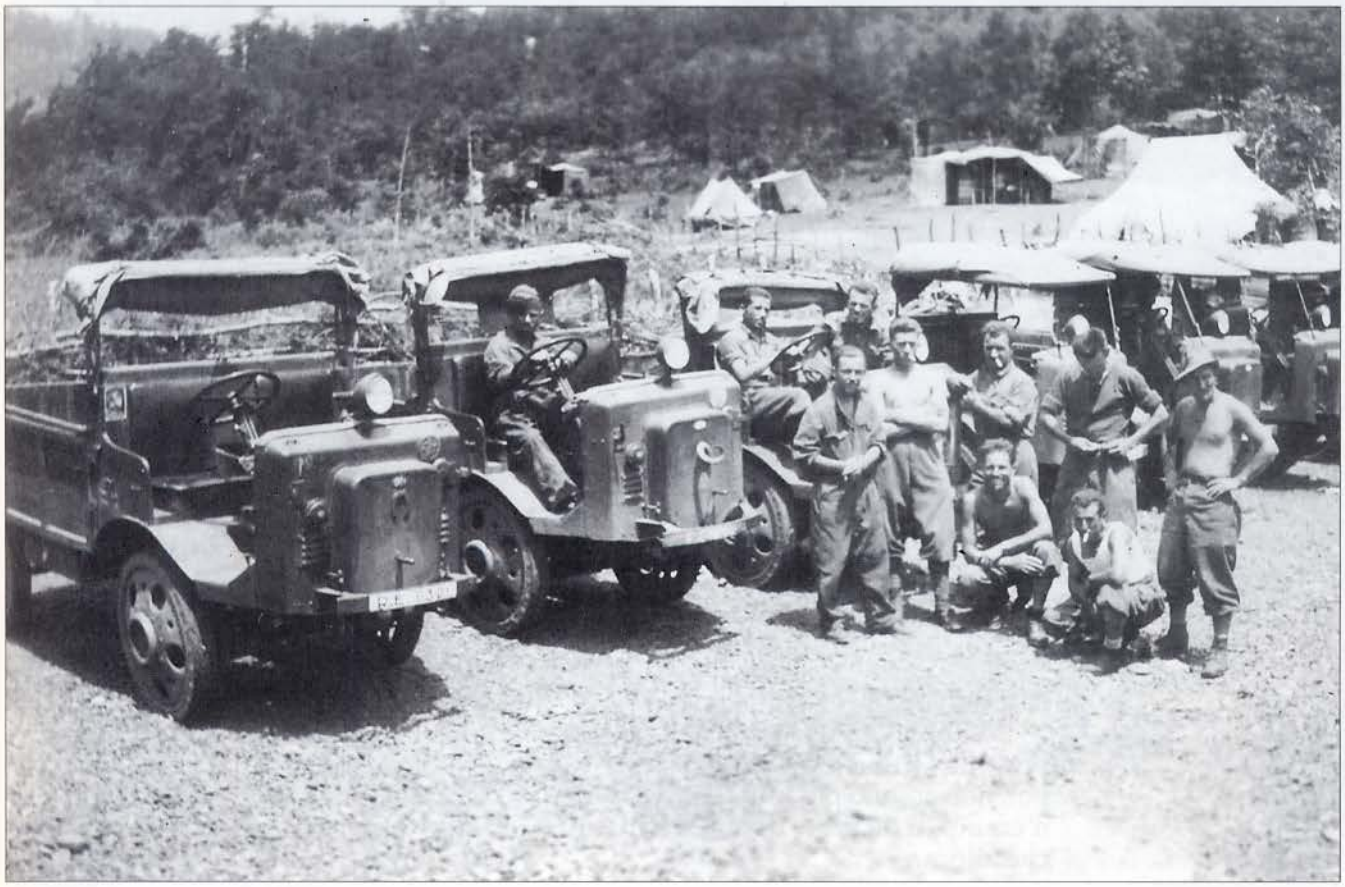
Al mio ritorno dopo il matrimonio, il capitano non mi lasciò più tornare all'8° Reggimento, ma mi lasciò in sede, a fare scuola guida.

In breve, mi trovai ad essere quasi comandante del campo, essendo affidate alle mie cure tutte le incombenze della giornata, che cominciava alle 3 di notte. A quell'ora infatti dovevo svegliare, uno ad uno, gli autieri comandati di servizio.

Da Miloti, si effettuavano servizi verso tutte le direzioni: verso Durazzo, o verso Santi Quaranta, dove ci recavamo a prelevare i rifornimenti per la divisione.

La mia avventura in Albania sarebbe durata sette mesi, in totale. Partito a Pasqua del '39, venivo rimpatriato con licenza illimitata a dicembre dello stesso anno. Ma non sarebbe finita neppure lì: una nuova cartolina giaceva, pronta a ricevere sopra il mio nome di lì a qualche mese, con destinazione Jugoslavia, a scrivere, con tanti altri, la storia del 157° Autoreparto Autobus del 5° Autoraggruppamento».

Il reparto di autocarrette si concede un breve riposo (foto N. Lunazzi).



CAPITOLO 2

LA CAMPAGNA SUL FRONTE OCCIDENTALE

Se c'è un fronte della Seconda Guerra Mondiale le cui vicende hanno catturato scarso interesse da parte della pubblica opinione – tanto che molti sono addirittura all'oscuro del fatto che esso sia mai esistito – è quello occidentale. Proprio su questo fronte presero invece avvio le operazioni, che ebbero una durata di appena quattordici giorni, sufficienti tuttavia a mettere insieme un coacervo di fatiche e sofferenze tali da indurre a una riflessione su come esse si siano potute determinare.

Lo schieramento italiano era stato attuato in chiave strettamente difensiva, anche in ottemperanza a ordini politici che raccomandavano di astenersi, pur in stato di belligeranza, da iniziative offensive nei confronti della Francia. Dal punto di vista psicologico, i militari si cullavano nell'opinione che un conflitto, su quel fronte, non si sarebbe mai acceso.

. Invece, improvvisamente, nei primi giorni di giugno del 1940, giunse l'ordine di passare a uno schieramento preoffensivo e quindi all'azione.

Von Clausewitz aveva scritto che «Attaccare la Francia dalle Alpi è come voler prendere un fucile per la punta della baionetta». Evidentemente nessuno degli ufficiali del nostro Stato Maggiore aveva letto Von Clausewitz, perché era proprio questo, quello che l'Italia si accingeva a fare.

Il 10 di giugno segnava l'ingresso dell'Italia nella mischia.

Sull'opportunità di simile decisione presa da Mussolini, specie col senno del poi, non ci sono più dubbi. Ma molti ve n'erano – e da parte di non pochi – anche allora.

Lo stesso Mussolini aveva fatto presente a Hitler, meno di un anno prima, che l'Italia non sarebbe stata pronta ad entrare in guerra prima del 1943. E questo, nonostante la scarsa competenza del Capo del Governo in fatto di cose militari, e l'ignoranza e l'inganno nel quale i vertici militari solevano tenerlo. Significativa a lapidaria un'osservazione del genero di Mussolini, conte Galeazzo Ciano, nel suo «Diario» in data 23 agosto 1939:

«Il Duce stasera è bellicista: parla di armate e di attacchi; ha ricevuto Pariani che gli ha dato notizie buone sulla situazione dell'Esercito. Pariani è un traditore e un bugiardo».

Perciò, se lo stesso Mussolini giudicava necessari quattro anni di preparazione, nonostante i suoi generali gli prospettassero una situazione molto più rosea di quella reale, si può giudicare quanto in realtà fosse grave l'impreparazione del Paese.

Fino a quel momento la stampa straniera aveva elogiato l'abilità del Duce nel tenere l'Italia fuori della mischia, ma qualcuno si stava anche chiedendo che cosa in realtà egli stesse tramando.

Particolarmente preoccupati erano i Francesi, già in grosse difficoltà e prossimi al tracollo sul fronte nord, ed ai quali l'apertura di un nuovo fronte a sud sarebbe stata fatale. L'ambasciatore Poincet aveva fatto di tutto per strappare all'Italia una promessa di non intervento, ma non aveva nulla da offrire in cambio.

I Tedeschi intanto avanzavano, e le loro vittorie impressionavano Mussolini il quale, il 10 giugno appunto, di-

chiarava guerra a Francia e Inghilterra. Continua ancora il Diario di Ciano:

«Per primo ho ricevuto Poincet (...) Dopo aver ascoltato la dichiarazione di guerra ha replicato: "È un colpo di pugnale a un uomo in terra. Vi ringrazio comunque di usare il guanto di velluto..." Mussolini parla dal Balcone di Palazzo Venezia. La notizia della guerra non sorprende nessuno, né desta eccessivi entusiasmi. Io sono triste, molto triste. L'avventura comincia. Che Dio assista l'Italia!».

Ma perché questa decisione di Mussolini? Non era stato certo Hitler a obbligarlo. Significativo un parallelo con quanto fatto dal Dittatore Franco il quale, invitato da Hitler a intervenire al suo fianco, aveva decisamente declinato l'invito, e non per questo avrebbe avuto a subirne conseguenze.

«Datemi mille morti da gettare sul tavolo della pace!» avrebbe esclamato Mussolini, ma nessun testimone diretto poté mai dichiarare di aver sentito di suo orecchio questa frase.

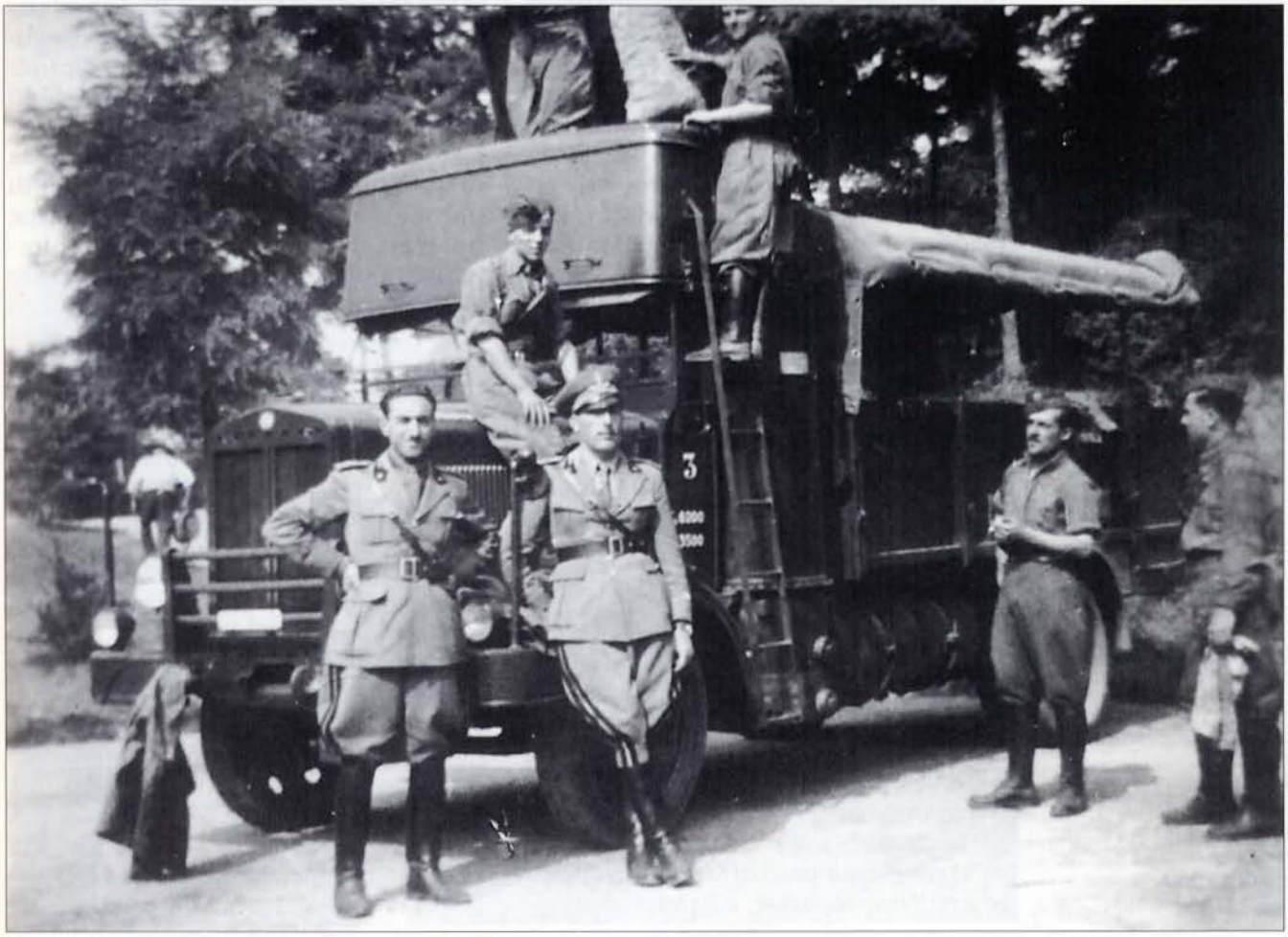
Molte le ipotesi formulate, ma forse la verità sta un po' in ognuna di esse. Qualcuno accenna a una certa irritazione dello stesso Mussolini nei confronti degli stati occidentali, dai quali gli giungevano notizie di maltrattamenti e umiliazioni a mezzo stampa inflitte ai nostri connazionali. Altri sostengono invece che egli si sentiva esasperato dalle continue notizie di vittorie naziste, e dalla conseguente convinzione che esse mettessero in ombra l'Italia fascista.

Secondo altri, la sparizione della Francia aveva aperto agli occhi di Mussolini lo spettro di una possibile invasione della stessa Italia: egli si sarebbe perciò precipitato ad abbracciare il vincitore, prima di venirne schiacciato.

Secondo Randolfo Pacciardi, la decisione del Duce fu frutto di quella che allora era la convinzione di tutti, anche dei più ottimisti tra i suoi avversari, e cioè che Hitler avesse già vinto la guerra; l'intervento avrebbe avuto perciò lo stesso fine di quello che, cinque anni dopo, avrebbe determinato quello della Russia contro il Giappone agonizzante: assicurarsi il diritto di sedere al tavolo dei vincitori.

E c'è da aggiungere che Mussolini era stato fondamentalmente un antitedesco (basti ricordare le truppe al Brennero nel 1934, e la conferenza di Stresa del 1935). Furono la Francia e l'Inghilterra, con il loro atteggiamento, a re-

LA CAMPAGNA SUL FRONTE OCCIDENTALE



1940, Torino. Automobilisti in attesa della partenza (foto Museo Storico).

Mussolini passa in rassegna le truppe sul fronte occidentale (foto SME - Ufficio Storico).

spingerlo e a gettarlo tra le braccia di Hitler. Nei mesi della neutralità non erano infatti mancati atti ostili da parte di Inghilterra e Francia, quale quello di bloccare nella Manica navi italiane che portavano in Italia carbone tedesco.

L'Italia perciò entrava in guerra, come si suol dire... in soccorso del vincitore, gettandosi contro un avversario ormai agli ultimi rantoli. Come stornare allora il nostro pensiero da un'immagine che vede una Italia-Maramaldo con un pugnale insanguinato in mano, e una Francia-Francesco Ferrucci a terra che scaglia il suo «Vile, tu uccidi un uomo morto!»?

Ma torniamo ora, dopo questa sintetica e superficiale analisi di antefatti e cause, a quel 10 giugno 1940. Sul campo di battaglia il soldato è posto solo di fronte al proprio dovere, e va valutato soltanto per il modo e la misura in cui egli vi fa fronte. Le argomentazioni politiche e filosofiche stanno a monte, e non lo sfiorano. A queste pagine, il compito di fornire la pura cronaca degli avvenimenti, scevra da ogni considerazione di carattere moralistico.

Le operazioni

Il rovesciamento di situazione colse le unità impreparate, e balzò subito all'occhio la mancanza di adeguata organizzazione. I necessarii supporti logistici erano carenti di mezzi, e non infondevano eccessiva fiducia per una manovra offensiva con prospettive positive.

Si aggiungano le difficoltà inerenti alla situazione ambientale: la zona, dall'orografia tormentata, era servita da una rete stradale insufficiente e per di più, nonostante la stagione avanzata, innevata in più punti; il servizio informazioni non aveva fornito un quadro chiaro circa la forza e la dislocazione del nemico; il clima continuava ad essere impietoso, ostacolando l'indispensabile rapidità dei movimenti tattici e logistici. Infine, il tempo per adeguare l'azione al nuovo disegno strategico era del tutto insufficiente, e i mezzi del tutto inadeguati. Ma gli ordini ricevuti richiedevano esecuzione immediata.

La sera dell'11 giugno, ecco pervenire ai Comandi del Gruppo Armate Ovest, della 1ª e della 4ª Armata, il telegramma del maresciallo Graziani: «Stato guerra contro Francia e Inghilterra ha inizio ore zero domani 11 corrente».

Fino alle prime ore del 14 giugno, non si svolse nulla più che una normale attività di pattugliamento; ma alle

163° Autoreparto Autobus pronto a partire per le operazioni sul fronte occidentale (foto V. Noto).

prime luci di questo giorno, il porto di Genova e la costa circostante furono sottoposti a un bombardamento navale da parte di unità della Marina francese messe subito in fuga dalla R.N. "Calatafimi", al comando del T.V. Brignole, M.O. al v.m. La reazione fu immediata, ma emotiva e poco razionale: quasi per rappresaglia, giunse l'ordine degli Stati Maggiori italiani di abbandonare l'atteggiamento difensivo e di preparare le truppe per azioni di attacco, tese a conquistare posizioni tattiche che togliessero al nemico ogni possibilità di assumere ulteriori iniziative belliche.

Ebbe inizio, a questo punto, l'attività convulsa, incalzante, frenetica dei reparti automobilistici impegnati nei trasporti di truppe e materiali, in lotta contro le difficoltà viarie e climatiche, sempre senza notizie, anche appena sufficienti, sul nemico.

Autocarri allineati su una strada di montagna al confine francese, pronti per effettuare il caricamento di fanterie dirette al fronte (foto Museo Storico).

CAPITOLO 2

La 139ª Autosezione pesante fu impegnata subito per trasportare la Divisione «Brennero» nella zona di Susa; il 200° Autoreparto misto trasferì la Divisione «Pistoia» nella zona tra Vinadio e Moiola; il 201° Autoreparto misto fu impegnato dal 14 giugno per la raccolta della Divisione «Cuneense». Mentre i primi due reparti muovevano con lunghe autocolonne, il 201° impiegava i propri automezzi per nuclei o addirittura isolati.

Enormi, in ambedue i casi, le difficoltà: i tempi disponibili erano troppo ristretti – in rapporto allo stato delle strade – perché le autocolonne potessero dislocare le Divisioni in corrispondenza di ognuna delle rotabili a cavallo della frontiera, pronte a muovere, anche all'improvviso, per le direttrici offensive.

Il 15 giugno lo Stato Maggiore, sentita l'autorità politica, decise di attaccare su tutto il fronte tentando di scardinare le posizioni difensive nemiche. Le operazioni dovevano avere inizio il più presto possibile, in ogni caso non oltre il 23 giugno.

L'ordine giunse al Comando Gruppo Armate Ovest la sera del 18. Fino a quella data gli organi dei trasporti divisionali (206° Autoreparto misto della «Tridentina», 124ª Sezione pesante della «Sforzesca», 138ª Sezione pesante e 58° Autoreparto speciale della «Legnano») non erano stati impiegati, ma ormai i tempi si facevano pressanti e, per consentire alle truppe combattenti di penetrare in territorio francese il più profondamente possibile, occorrevano spostamenti repentini di forze.

L'attività divenne concitata: dalla preparazione per l'ammassamento di uomini e mezzi, allo studio degli itinerari principali e di quelli alternativi, alla ricognizione delle rotabili, alla preparazione degli ordini di movimento, tutto venne concentrato in tempi estremamente contratti.

Nell'ordine del 20 giugno, l'inizio delle operazioni veniva fissato per il mattino successivo: poche ore per organizzare il trasporto delle truppe, attraverso una delle zone più elevate e scoscese delle Alpi.

Alle primissime ore del 21 i movimenti presero avvio. Come se il cammino non fosse già di per sé irto di ostacoli, ecco nebbia e neve a fornire il loro copioso apporto. Da ultimo, la classica pioggia sul bagnato: bombardamenti aerei e tiri di artiglieria si scatenarono, quasi a dare il colpo di grazia alle possibilità di effettuare il trasferimento delle truppe della 1ª e 4ª Armata. Fu ciò che avvenne al 122° Autoreparto che, mentre procedeva tra enor-

Automezzi mimetizzati per sottrarli agli attacchi dell'aviazione francese (foto SME - Ufficio Storico).

mi difficoltà (specie per la neve) al trasporto delle truppe da Susa al Passo di Moncenisio, venne fatto segno a un improvviso attacco di artiglieria. Le autocolonne si trovavano a metà salita: se si fossero fermate per defilare uomini e mezzi, sarebbe stato problematico ripartire, considerando il carico, il terreno innevato, e l'intensità del freddo; oltretutto l'Autoreparto non poteva concedersi ritardi, nel rispetto dei piani stabiliti dai Comandi di Grande Unità. Le autocolonne perciò procedettero; benché il fuoco dei cannoni si facesse sempre più intenso, gli autieri continuarono a mantenere a regime i loro motori e il Passo di Moncenisio venne raggiunto nel rispetto delle tabelle di marcia.

Il C.A. Alpino copriva il settore Baltea-Orco-Stura; la 1ª Armata agiva invece tra Moncenisio e Bardonecchia, la 4ª nel settore Germanasca-Pellice.

Il 21 mattina, con tutte le unità trasportate nelle posizioni di partenza, fu possibile dare inizio all'attacco.

Nello stesso giorno, la 41ª Sezione ambulanze raggiungeva Aosta e, in Valle Stura, località Pianche, veniva costituito un deposito avanzato di carburanti.

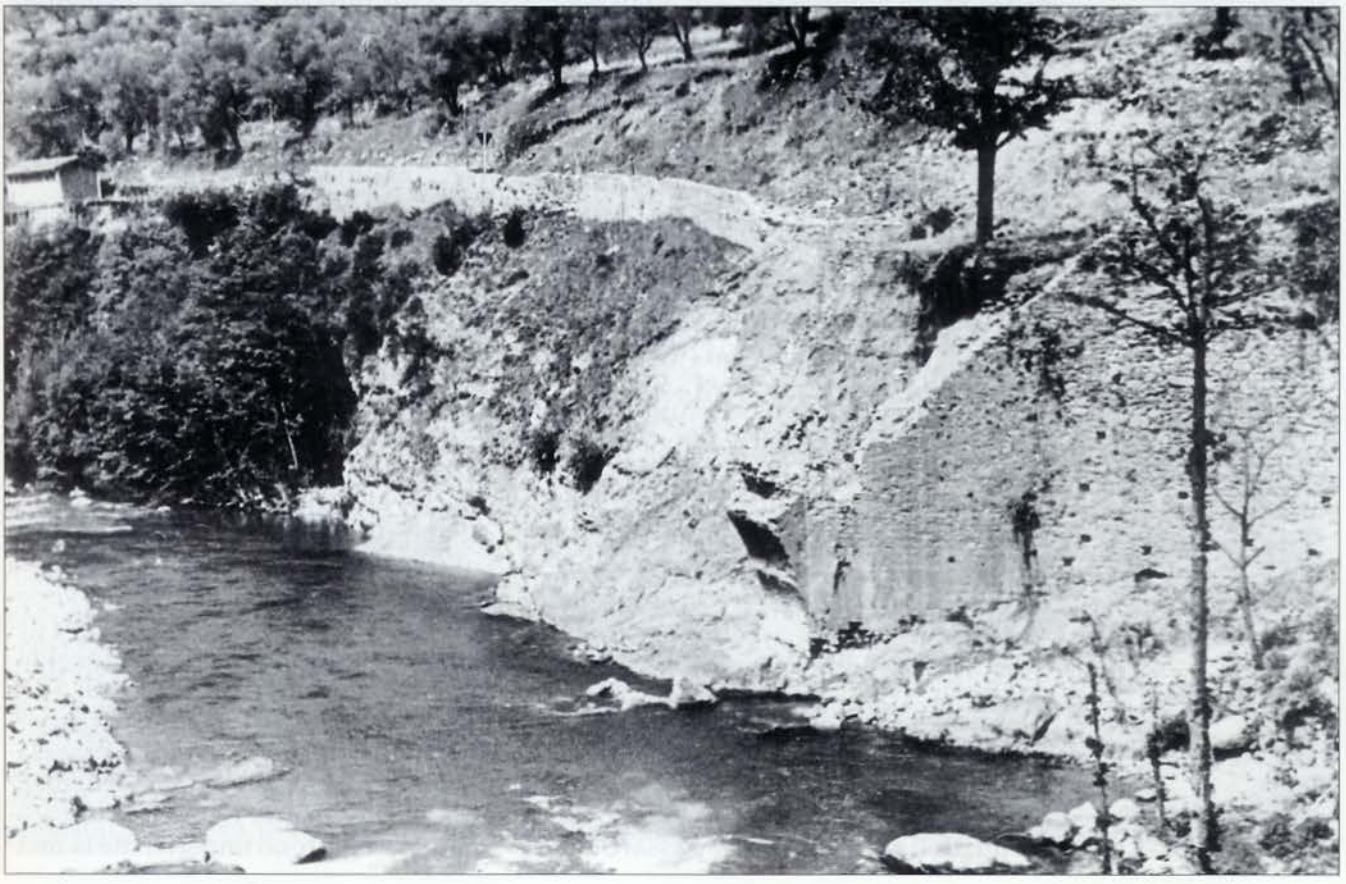
Al termine della prima giornata di lotta la situazione era oltremodo fluida: il C.A. Alpino, con le Divisioni «Pusteria», «Taurinense» e «Alpi Graie» aveva attaccato su tutto il fronte ed aveva sopraffatto gli elementi di difesa nemica tranne che sul forte di Traversette che resisteva strenuamente. La 1ª e la 4ª Armata, pur rallentate nella loro avanzata dal tiro delle armi automatiche nemiche che facevano fuoco da postazioni protette, e pur sfavorite dagli scoscendimenti del terreno, erano riuscite a penetrare per circa un chilometro. I forti Janusse, Gondrand e Chenaillette, con il loro fuoco di artiglieria, avevano bloccato la possibilità di ulteriore avanzata, mentre le condizioni atmosferiche avevano impedito un intervento efficace dell'aviazione.

Intanto, su un'altra parte del suo territorio, al nord, la Francia, investita da settimane da forze di ben più ampia consistenza di quelle che l'Italia aveva potuto mettere in campo, dovette capitolare e firmare l'armistizio con i Tedeschi. Continuavano invece, quasi per inerzia, le operazioni sul fronte italiano.

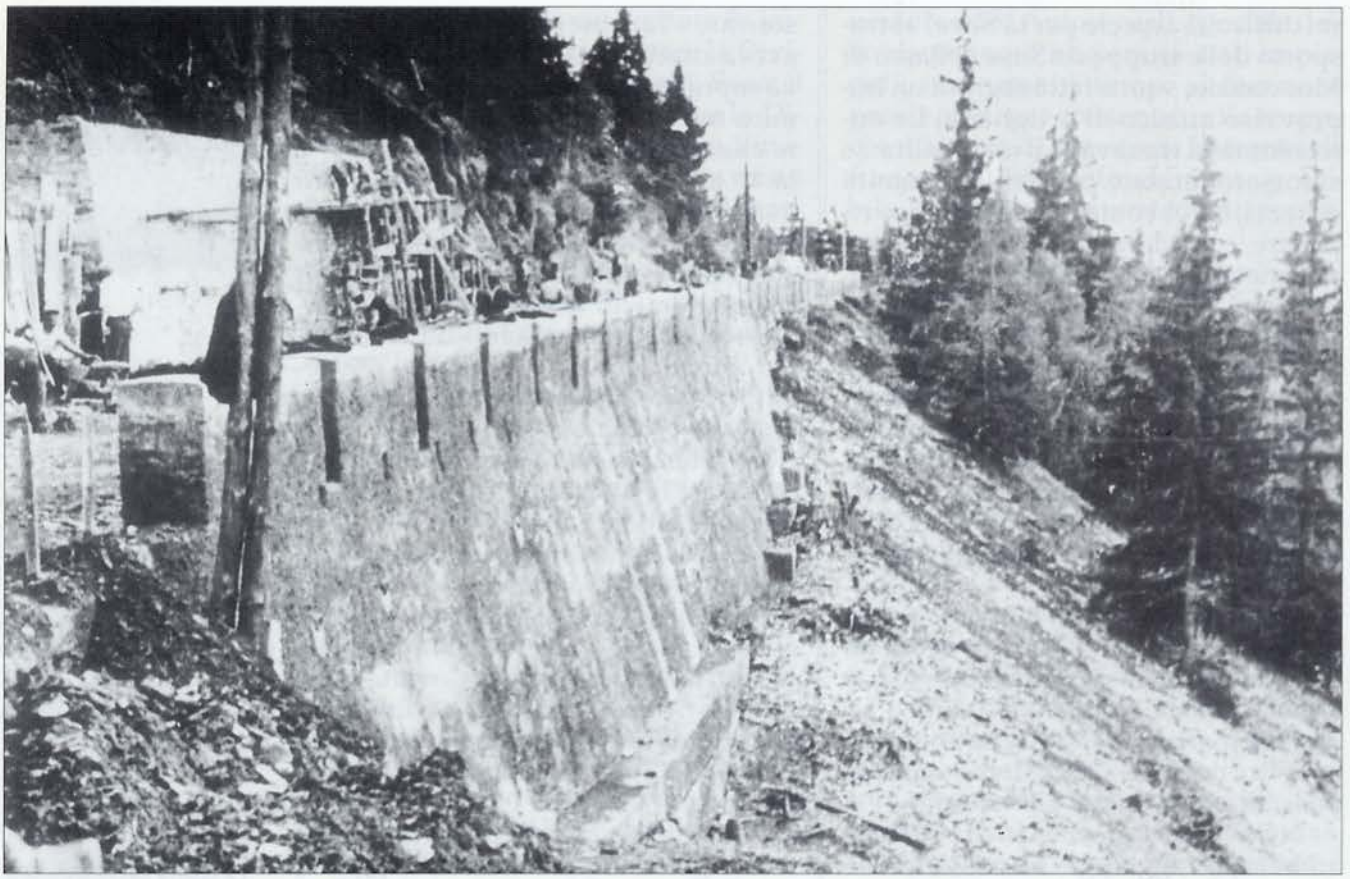
Nella giornata del 22 giugno, secondo gli ordini dello Stato Maggiore, la 4ª Armata doveva continuare l'azione di attacco, mentre la 1ª avrebbe dovuto tentare di infrangere il sistema difensivo nemico dal Granero al mare.

Nessuna previsione favorevole sul fronte meteorologico perciò, per l'uso

LA CAMPAGNA SUL FRONTE OCCIDENTALE



La guerra italo-francese è in pieno svolgimento. Fra i principali obiettivi delle artiglierie ci sono le rotabili, che vengono prese di mira per interrompere il flusso dei rifornimenti (foto SME - Ufficio Storico).



Esecuzione di lavori per ovviare alle interruzioni delle strade (foto SME - Ufficio Storico).

dell'aviazione, nessuna speranza. Non restava che sostituirla con l'artiglieria, che però occorreva portare a distanza utile, perché se ne avvertisse l'efficacia. Si può ben intuire quale mole di lavoro abbiano dovuto compiere, nella notte del 22, gli autoreparti, e in quali condizioni: alta montagna, strade innevate, condizioni meteo ostili, oscurità della notte, necessità di finire tutto in fretta.

Gli uomini della 4ª Armata, con lavoro febbrile, si diedero a sgomberare la neve alta fino a tre metri, e a riattare i tratti stradali devastati dall'artiglieria, tutto sotto i tiri dei cannoni e delle armi automatiche francesi. Per gli autieri dell'80° Autoreparto era un continuo andirivieni per portare uomini e materiali ovunque se ne manifestasse il bisogno, e recuperarli a lavoro ultimato.

A mezzogiorno, tuttavia, la strada era pronta, compresa una rampa sussidiaria, costruita per sopperire a un'interruzione di trenta metri: la Divisione motorizzata «Trieste» poteva essere lanciata contro il nemico, come previsto dai piani.

Anche nella zona della 1ª Armata, il maltempo e il traffico eccezionale avevano danneggiato le strade e le piste. Intanto occorreva ultimare lo spostamento delle artiglierie per passare dallo schieramento difensivo a quello offensivo secondo i disegni predisposti nei giorni precedenti. I passi di confine vennero attraversati con grande lentezza. Gli automezzi della «Cuneense» (210° Autoreparto misto) e della «Forlì» (36° Autoreparto e 347ª Autosezione pesante) avanzarono in autocolonna. La nebbia persistente, pur rendendo difficoltoso il procedere, fu paradossalmente un prezioso alleato, rendendo invisibili gli automezzi all'osservazione nemica.

Contemporaneamente, il 33° Autoreparto e la 143ª Autosezione pesante, trasportavano le dotazioni e le scorte della Divisione «Acqui», che doveva attaccare alle ore 9.00 del 23.

Il Parco della 1ª Armata, frattanto, costituiva depositi carburanti e lubrificanti avanzati, ed effettuava lavori di riparazione e messa a punto degli automezzi dell'unità.

Sempre nel corso del 22 giugno il 24° Autoreparto raggiungeva, grazie alla perizia e al coraggio degli autieri operanti sotto il fuoco di sbarramento del nemico, il colle Bergia, con autocolonne articolate a intervalli variabili.

Il 34° Autoreparto, mentre trasportava munizioni da Sangano a Pragelato, venne sottoposto a bombardamento da parte di aerei nemici: le autocolonne proseguirono imperterrite la mar-

cia e gli autieri riuscirono a portare a termine, senza danni, la loro missione.

Anche il 26° Autoreparto, e in particolare la 251ª Autosezione, furono duramente impegnati nei trasporti per l'intero arco notturno sotto un continuo, intenso fuoco nemico, mentre la luna alta rendeva gli automezzi ancora più visibili e quindi bersaglio più facile.

Ancora una volta le formazioni automobilistiche portarono a termine i programmi stabiliti, senza quei ritardi che il nemico con ogni mezzo tentava di imporre e che avrebbero condizionato negativamente l'attacco.

Nell'occasione, l'Intendenza d'Armata tributò agli autieri un encomio solenne a testimonianza della loro dedizione al servizio e dello spirito di sacrificio dimostrato. Grazie alla loro opera, le divisioni italiane avrebbero potuto proseguire rapidamente nell'offensiva.

Fin dalle primissime ore del 23, il Comando Gruppo di Armate Ovest emanò precise direttive per il proseguimento dell'azione: occorreva sfruttare al massimo i successi ottenuti e tenere a bada il nemico su quei tratti del fronte ove non vi era un'avanzata tangibile. Per raggiungere questo fine la 4ª Armata avrebbe dovuto proseguire con celerità l'azione, dilagando nelle valli dell'Isère e dell'Arc, per puntare su Chamousset e Chambery, mentre nel tratto del fronte da Monginevro alla valle del Guille, bisognava impegnare le difese avversarie nell'alta valle della Durance; parallelamente, nello stesso giorno, la 1ª Armata avrebbe dovuto spingere a fondo l'azione in valle Ubaye mantenendo una pressione costante lungo la Corniche in direzione di Nizza.

L'attuazione dei disegni tattici, comportò per gli autoreparti un nuovo, stressante, ininterrotto impegno che consentì, in tempi brevissimi, l'effettuazione dei trasporti necessari, nonostante l'ostacolo costante delle avverse condizioni meteorologiche e del fuoco nemico.

Neve, tormenta, e nebbia, se avevano inizialmente agevolato i movimenti delle nostre Grandi Unità nascondendoli alla vista del nemico, divenivano ora fattori altamente negativi per i rifornimenti di viveri e munizioni che il servizio trasporti doveva scaglionare. Gli automezzi dovettero procedere su terreno sconosciuto, privi di appoggio efficace da parte delle artiglierie, esposti alle reazioni del nemico che, ben appostato, batteva le rotabili. Il tutto, su passi resi quasi intransitabili per la neve e il gelo.

Impossibile arrestarsi, nonostante i tiri di sbarramento, al di sopra dei duemila metri di quota. Chi fosse sortito dalle cabine, avrebbe rischiato il congelamento a causa della temperatura incredibilmente rigida. Se ne verificarono infatti alcuni casi quando, tra la bufera di neve, gli autieri dovettero dare mano a pale e picconi per ripristinare condizioni sufficienti di viabilità.

Per il loro esemplare comportamento, a ufficiali, sottufficiali e militari di truppa del Corpo Automobilistico, il giorno 23 vennero tributati encomi solenni; tra i nomi da ricordare, quelli del sottotenente Domenico Azzi e del sergente maggiore Francesco Pellecchia del 26° Autoreparto, del caporal maggiore Luigi La Giacomina e dell'autiere Aldo Castiglione del 91° Autoreparto Pesante.

Il 24 giugno sarebbe stato l'ultimo giorno di guerra sul fronte francese. Una pioggia torrenziale flagellava tutto il teatro delle operazioni. Le truppe arrancavano nel fango. Gli automezzi venivano riforniti di carburanti e lubrificanti in attesa di un auspicato ritiro dei Francesi che favorisse l'avanzata delle divisioni italiane. Il nemico però, non solo teneva le posizioni ma, nonostante il tempo inclemente, aveva anche sferrato un'offensiva aerea senza precedenti, non trascurando di battere le rotabili con le artiglierie, col risultato di rendere precarie le operazioni di rifornimento e sgombero.

D'altronde, era il tipo stesso di combattimento in cui erano impegnate le nostre truppe a rendere molto problematica ogni attività di supporto logistico: non le classiche battaglie di rottura né combattimenti in campo aperto con assalti veri e propri; si alternavano invece azioni di infiltrazione, di aggiramento, di pattugliamento che avevano come scenario di operazione boschi innevati e terreni rocciosi levigati dal gelo.

Pur nelle avverse condizioni ambientali e climatiche, e nonostante l'azione difensiva estremamente efficace dell'Armata Alpina francese, gli autieri non si risparmiarono per eseguire i trasporti necessari al supporto delle truppe operative tanto minutamente frazionate.

Sarebbe quasi superfluo ricordare il lavoro alacre e continuo delle sezioni ambulanze: dal 21 al 24, le perdite del-

CAPITOLO 2

le due armate ammontarono a 631 morti e 4782 tra feriti e congelati.

Alle ore 21.10 del 24 giugno, a Villa Incisa, all'Olgiata, presso Roma, Francesi e Italiani firmavano l'armistizio. Alle ore 1.35 del 25 l'ultimo colpo di cannone chiudeva la campagna di Francia e, con essa, il primo capitolo della Seconda Guerra Mondiale.

Per i quadri e le truppe del Corpo Automobilistico si trattò di una campagna «oscura». Il termine non va inteso in senso dispregiativo: tutt'altro. L'impegno degli autieri deve essere ritenuto analogo a quello dei portatori d'acqua nelle corse ciclistiche di montagna: sono i preziosi gregari che rendono possibile la vittoria del campione. Ma quanta fatica! e alla fine, niente applausi per loro; spesso non prendono neppure parte ai festeggiamenti.

Eppure nella campagna del fronte occidentale il Corpo Automobilistico dovette svolgere sia le funzioni del gregario che quelle del campione.

Va ricordato che, data la precarietà iniziale dell'organizzazione delle due armate, l'inquadramento, l'addestramento, la coesione dei reparti, mostrarono ampie lacune per l'insufficiente numero dei quadri in servizio permanente e la scarsa preparazione tecnica dei richiamati. Ciò valeva soprattutto per l'Artiglieria, dove difficilmente la buona volontà può supplire alla mancanza di capacità tecnica.

I servizi non erano in migliori condizioni: i mezzi di trasporto non superavano il cinquanta per cento degli organici di mobilitazione, l'equipaggiamento di alta montagna era ridotto al minimo. La difesa contraerea risultava deficitaria sia per quantità che per efficacia. I collegamenti erano affidati a personale scarsamente qualificato, dotato, per sovrappiù, di stazioni radio notevoli più per l'ingombro che per la potenza. I reparti minatori, troppo poveri di effettivi, si erano rivelati del tutto inadeguati per la rimessa in opera della viabilità con il necessario tempismo, in occasione delle frequenti interruzioni provocate dalla neve e dal fuoco nemico.

Il Corpo Automobilistico si trovò perciò anch'esso a risolvere i problemi dei rifornimenti e degli sgomberi con mezzi e personale insufficienti rispetto all'ampiezza del fronte e al frazionamento delle truppe, senza un'adeguata protezione delle rotabili e con col-

Agosto 1942. È il periodo dell'occupazione. Il Direttore Trasporti della 4ª Armata con il comandante del LVI Autogruppo e i suoi ufficiali (foto Museo Storico).

Barjols, gennaio 1943. Parcheggio dei mezzi del LVI Autogruppo in Piazza della Repubblica. Il Direttore Trasporti della 4ª Armata si congratula per l'ottima presentazione del Reparto (foto Museo Storico).

St. Vallier, luglio 1943. Le cose cominciano a complicarsi. Si studiano le difese contro eventuali attacchi di partigiani e di truppe paracadutate (foto Museo Storico).

CAPITOLO 2

legamenti incerti. Si aggiunga che, per star dietro alle truppe in attacco, venivano percorse strade a malapena sufficienti in condizioni normali, danneggiate dalle intemperie e dal fuoco nemico. Gli automezzi spesso procedevano tra costoni dirupati e pareti di ghiaccio, sfatando la leggenda che vi siano terreni sui quali non si passa. Nonostante le nebbie e le tormente, anche i movimenti notturni furono tutti portati a compimento.

La battaglia delle Alpi Occidentali fu, per gli autieri, breve, ma dura. I risultati, per la brevità stessa della campagna, e per la partecipazione capillare ma per ciò stesso estremamente frazionata, non potevano essere eclatanti. I quadri e le truppe del Corpo Automobilistico possono, a buona ragione, essere equiparato agli oscuri «portatori d'acqua». Quanto più umile è stato il loro lavoro, tanto più alto, nei loro confronti, deve levarsi il plauso.

All'armistizio seguì un periodo di «occupazione» che si sarebbe protratto fino al famoso 8 settembre 1943. A supporto delle unità impegnate in tale compito, furono presenti, con tempi e modalità che riteniamo pleonastico riferire, un gran numero di reparti automobilistici. Ugualmente ponderoso sarebbe pure fornire anche solo il nome e il numero distintivo (ci troveremo di fronte solo ad un arido e lungo elenco). Ci limiteremo perciò a un succinto riepilogo quantitativo, che ci parla della presenza di:

– 6 autoraggruppamenti (1°, 2°, 3°, 4°, 7°, 9°);
– 20 autogruppi (1 di autocarrette, 15 pesanti, 3 misti, 1 di autobus);
– 91 autoreparti (48 pesanti, 18 misti, 25 speciali, 2 leggeri);
– 9 sezioni autonome;
– 5 parchi automobilistici (1°, 2°, 4°, 6°, 8°);
– 7 officine mobili pesanti.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Tra i conduttori che hanno vissuto la breve ma intensa esperienza della campagna sul fronte occidentale, abbiamo rintracciato Giulio LOCCI, residente a Foligno, che così ci racconta la sua esperienza.

«Era il 10 giugno del 1940 quando, insieme all'autiere Quondam, arrivai a Foligno dalla vicina Montefalco, per essere aggregato al R.M.V. in partenza per il fronte occidentale, reparto che andava ad ingrossare le fila del 58° Reggimento Artiglieria "Legnano".

Tra alcuni automezzi in attesa di assegnazione, i miei occhi si appuntarono su una "Alfetta 500": era quasi nuova, e ne fui entusiasta. Sotto lo strato di vernice grigio-verde che ricopriva il telone, era ancora leggibile la scritta "Ortofrutticola Rabitti-Spoleto". Era stata requisita da poco, e conoscevo macchina a proprietario. Il mio amico volle prendere in consegna, sebbene sconsigliato, un "621/N 3 assi". Si sarebbe rivelato un vero bidone, per nulla efficiente e difettoso di freni, ma gli era piaciuto perché, date le sue ridotte dimensioni, lo considerava una macchina molto maneggevole.

Il giorno 11, caricate macchine e materiale su un treno, partimmo verso il nord e, dopo varie soste, arrivammo a Irasca, nei pressi di Pinerolo.

Sia il sottoscritto che il mio amico Quondam, fin dai primi giorni, ci sentimmo molto a disagio nel trovarci aggregati a un reparto dove regnava una mentalità e uno stile di vita del tutto diversi dai nostri: una disciplina di ferro, bustina con la stecca, in fila perfetta per il rancio, capelli quasi a zero. Io e il mio amico, vivendo quasi isolati in piena campagna, non sapevamo sopportare questo regime e, al termine di un ennesimo rimprovero nei nostri riguardi, non potei trattenermi dall'esternare le mie rimostranze, in modo assai risentito, a un ufficiale particolarmente astioso nei nostri confronti. La cosa ebbe un epilogo positivo: mi chiamò il maggiore comandante, al quale spiegai con franchezza la nostra posizione, punto per punto. Pensai che avvenisse il finimondo. Al contrario, il maggiore si rese conto del lavoro veramente encomiabile da noi svolto quotidianamente e i sacrifici cui eravamo sottoposti, e diede tassativi ordini affinché più nessuno ci molestasse. Avere la protezione del comandante non ci fece adagiare sugli allori, anzi ci fu di sprone per compiere sempre meglio il nostro dovere, e questo ci rese amici molti ufficiali che si resero finalmente conto dell'utilità degli autieri.

Io ero sottoposto a un lavoro molto pesante, con percorrenze giornaliere che raggiungevano anche i 500 chilometri, mentre il mio amico Quondam, con la macchina sempre in panne, non poteva uscire quasi mai, e malediceva il giorno in cui l'aveva presa; ma di questo non poteva incolpare nessuno, essendo stato proprio lui a sceglierla.

Un giorno provai un terribile spavento, maggiore di quello che si potrebbe avere durante un bombardamento aereo. Era in procinto un trasferimento e noi, caricati una cinquantina di quintali di materiali sulle mac-

chine, ci avviammo per una strada secondaria. All'improvviso, questa si affacciò su un tratto ripidissimo, quasi a precipizio, in fondo al quale un piccolo ponte varcava un torrente.

Scesi di macchina, ed esplorai il tratto a piedi per rendermi conto se era il caso o meno di continuare. Finita l'ispezione, e deciso per il sì, si stabilì di scendere uno per volta, con la massima prudenza. Raccomandai al mio amico, vista la cronica scarsa efficienza dei suoi freni, di attendere di vedermi risalire la china opposta, per poi partire anche lui in prima marcia e scendere a passo d'uomo.

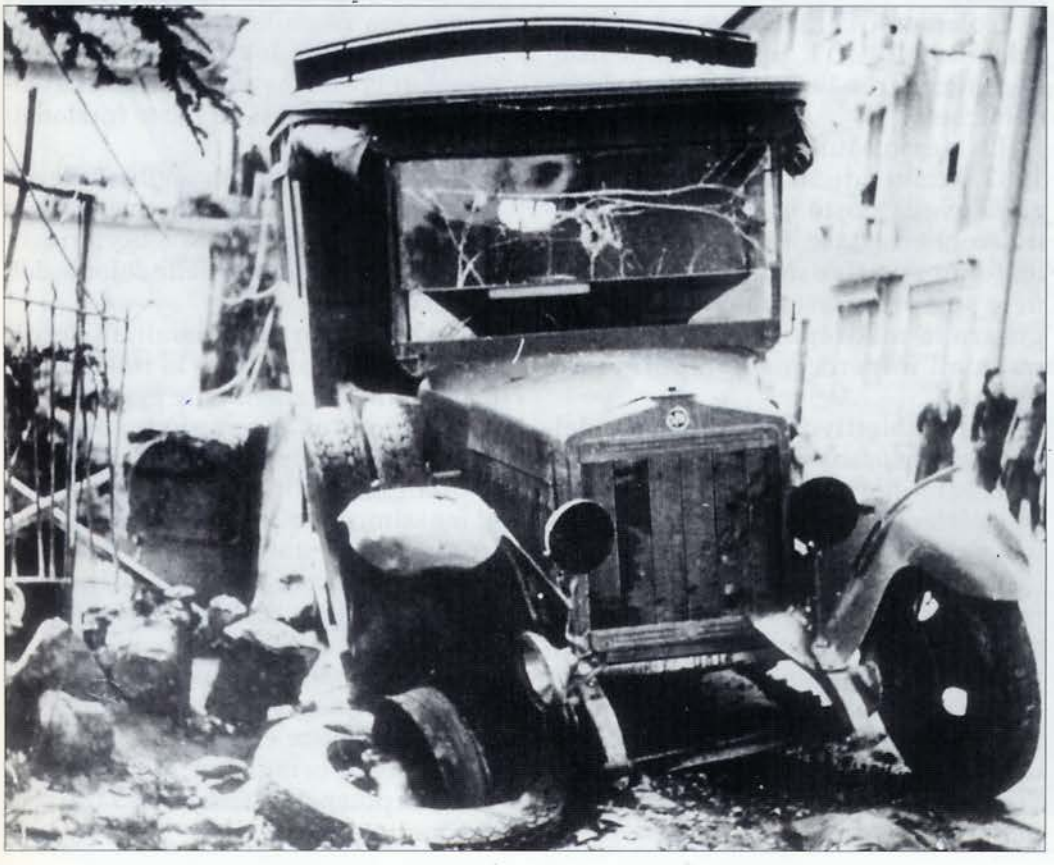
I freni dell'Alfetta risposero egregiamente e l'ufficiale che mi accompagnava rimase sbalordito della mia sicurezza e del mio sangue freddo, con una strada simile.

Risalita un poco la china, mi fermai, scesi, e feci segno al Quondam di iniziare a sua volta la discesa; vidi la macchina partire e subito lanciarsi in una corsa pazza; vidi il maresciallo aprire lo sportello e gettarsi fuori a razzo, poi volsi la testa per non vedere. Uno schianto assordante mi richiamò, scorsi del materiale volare e la macchina, dopo un testa coda su uno sperone di roccia, raddrizzarsi sopra il ponte e procedere lentamente fino a fermarsi. Se non ci fosse stata quella roccia provvidenziale sulla curva, un volo di venti metri avrebbe segnato la fine della vita del mio amico. Raccolsi tra le braccia l'autiere Quondam svenuto, più per lo spavento che per l'impatto. La macchina se l'era cavata con pochi danni, ed era ancora in condizioni di proseguire. Il giorno dopo, riparlandone a freddo e a paura passata, seppi che l'autista, anziché innestare la prima, aveva inserito la terza e il motore non era riuscito ad aiutare la frenata.

Anche con l'arrivo dell'armistizio, il lavoro non mancava mai. Uscivo la mattina alle sei per rientrare la sera verso le venti, macinando chilometri su chilometri. Una vita che mi piaceva: correre su quelle bellissime strade piemontesi, conoscere nuovi paesi e villaggi, trasportare materiale sempre diverso, vedere sempre cose nuove, era per me un affascinante modo di trascorrere il tempo.

Nel mese di luglio arrivai in cima al Sestriere, dove sostai per due giorni. Uno spettacolo meraviglioso; solo che, passare dal caldo torrido della pianura al freddo pungente del Sestriere ancora tutto ricoperto di neve, era come entrare in un frigorifero, e provvidenziale fu un rotolo di coperte che un giorno avevo raccolto abbandonate lungo una strada. In cuor mio benedissi chi le aveva lasciate o perse.

Il tempo passava veloce, e per qualche mese fu un girovagare continuo tra Torino, Pinerolo, Santhià, e infine Bergamo e la Val Seriana, finché giunse l'ordine di partire. A Milano caricammo tutto su un treno speciale, con meta Brindisi. Un viaggio di due giorni, poi quattro di attesa, e infine l'imbarco per l'Albania.»



Automezzo colpito dalle artiglierie francesi a Ventimiglia (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 3

LA CAMPAGNA IN AFRICA ORIENTALE

L'Africa Orientale Italiana, per la sua particolare posizione geografica, rappresentava una potenziale minaccia alle più vitali vie di comunicazione dell'Impero Britannico. Ad aggravare questa minaccia c'era, inoltre, la sempre ventilata e mai realizzata occupazione italiana di Atbara e Karthum, che avrebbe compromesso l'unità economico-militare dell'Impero Britannico, con interruzione dei collegamenti e impedimento di ogni libera manovra delle risorse e dei mezzi inglesi.

Isolamento ci fu, è vero, ma proprio a danno dell'A.O.I., bloccata sulle frontiere terrestri e circondata da colonie nemiche.

Lo stesso Mussolini, il 22 febbraio 1937, scrivendo al Maresciallo Graziani aveva posto in chiare note quali sarebbero state, in Africa Orientale, le prospettive di una guerra: «Tenete sempre presente che in caso di guerra la madrepatria non chiederà nulla all'impero, ma non potrà dare nulla».

Con l'obiettivo dell'autarchia dell'impero, Mussolini decideva di portare a centomila uomini le forze terrestri e di iniziare l'organizzazione di una «armata nera».

La situazione logistica di partenza era preoccupante. La rapidità di manovra delle truppe era legata alla disponibilità di automezzi, di gomme, di carburante. Il problema delle gomme si presentava in termini drammatici: l'autonomia prevedibile sulla base dei movimenti normali andava da uno a due mesi.

Ogni rimedio possibile venne studiato e adottato, dalla requisizione di tutte le gomme per i tipi di autocarri comuni (Fiat 634 e Lancia RO), alla precettazione di quelle di ogni altro tipo, nuove ed usate. Le riparazioni furono spinte al massimo; i movimenti ridotti all'indispensabile; nei trasporti brevi venne utilizzata la trazione animale.

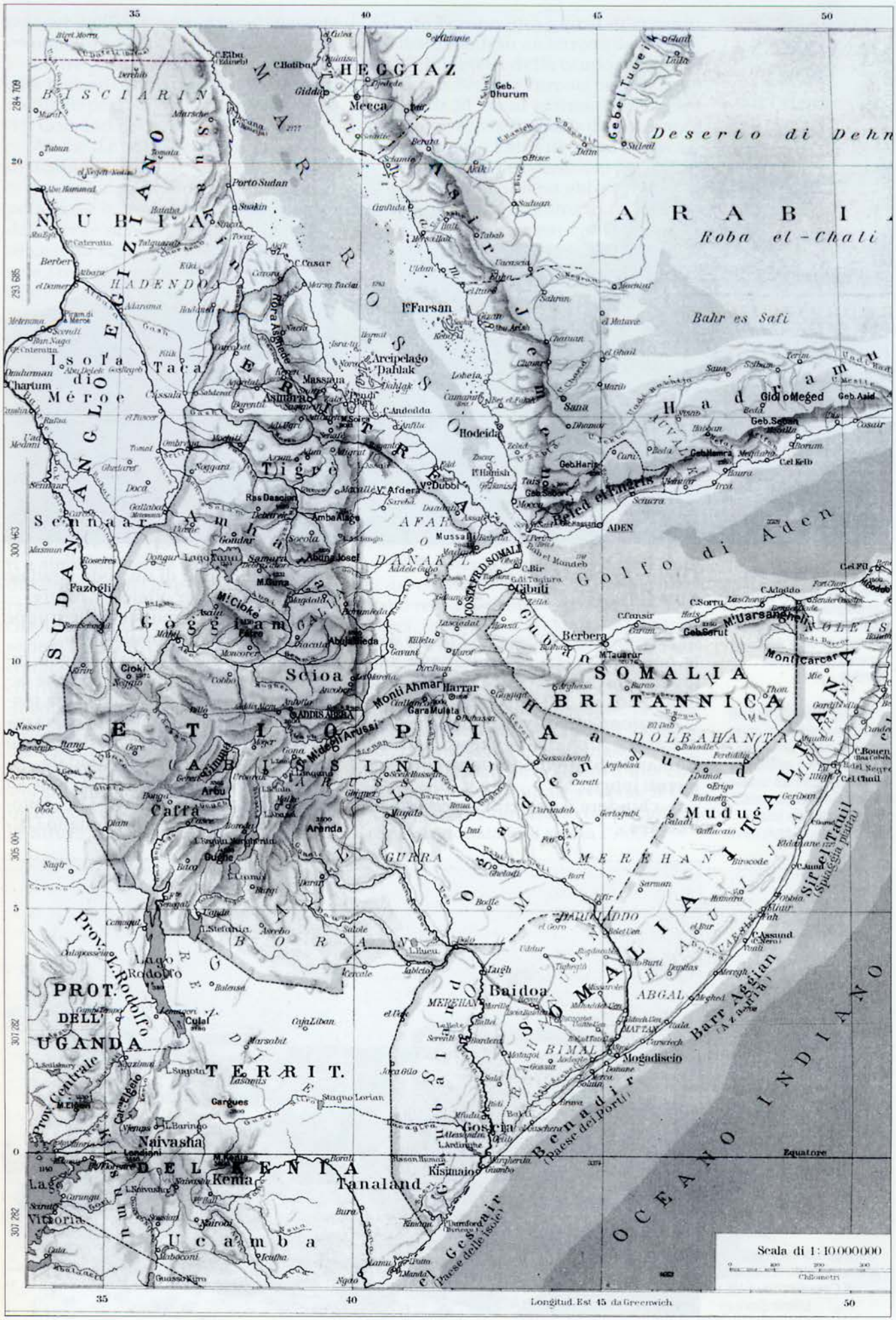
Gli autocarri efficienti e disponibili all'inizio della guerra erano 5.300, compresi i 1.300 requisiti.

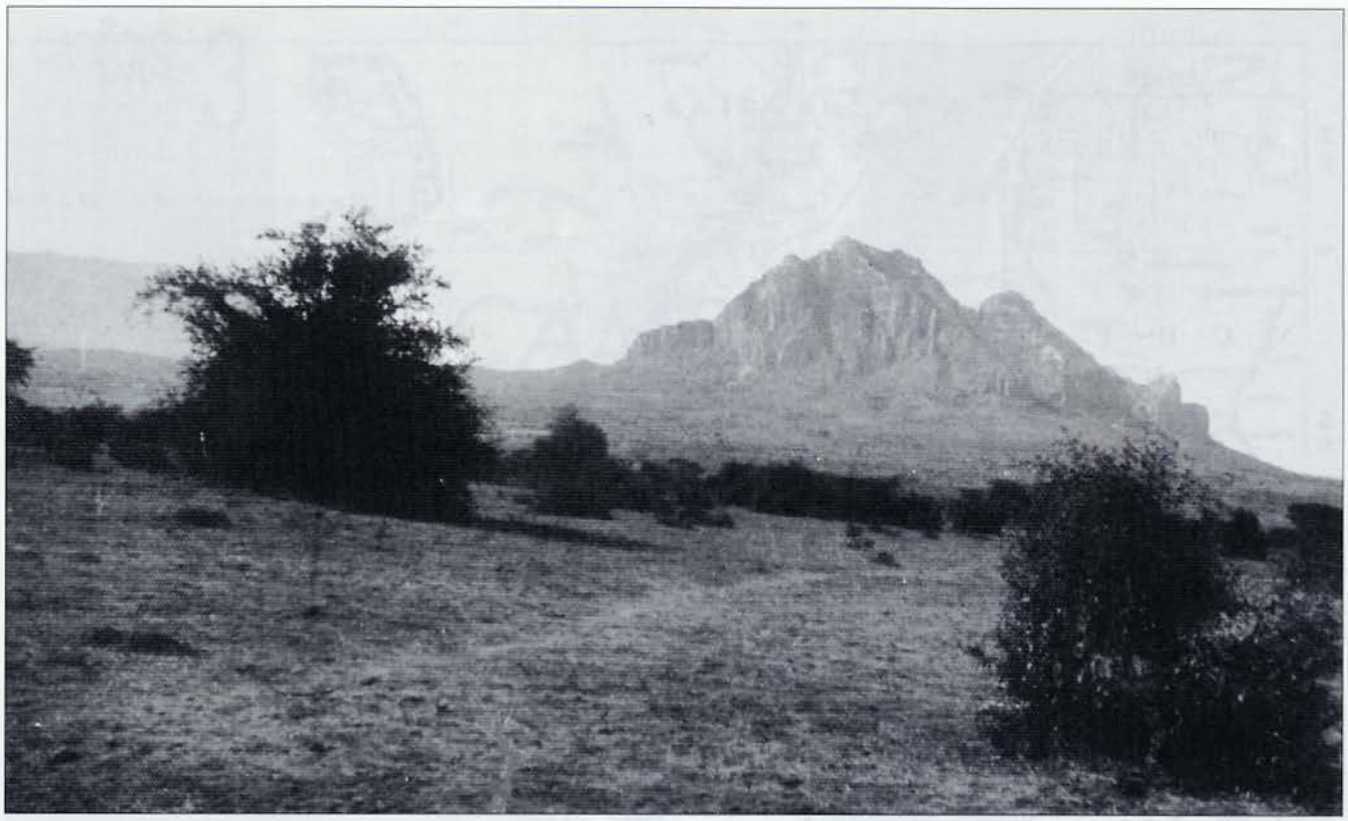
La disponibilità dei carburanti, mantenendo costante il numero di automezzi, era ritenuta sufficiente per 6-7 mesi; per sottrarli all'offesa nemica, i depositi costieri vennero trasferiti all'interno e interrati, in parte frazionati in fusti.

Un'accusa rivolta, in seguito, alle nostre forze fu quella di non aver saputo ben utilizzare la superba rete viaria costruita in breve tempo nelle colonie dell'interno.

Le nostre forze coloniali, in verità, non poterono sfruttare la rete stradale in quanto scarsamente meccanizzate e non potevano ragionevolmente competere con le unità avversarie nelle quali la motorizzazione era spinta al massimo ed alle quali, per suprema ironia, erano stati gli stessi Italiani a fornire le strade che avrebbero consentito loro un'amplissima capacità d'azione.

È da ritenere possibile che, se il territorio etiopico fosse stato percorso soltanto dalle piste e dalle carrarecce del tempo della campagna 1935-36, il divario di potenziale si sarebbe fatto sentire molto meno.


HEGGIAZ
Mecca
Deserto di Dehn
ARABIA
Roba el-Chali
Bahr es Sati
NUBIA
HADENDOA
Porto Sudan
Suakin
C. Casar
Massaua
Arcipelago Dahlak
Rodeida
Sana
Hadramaut
Gidd'o Meged
Geb. Asid
Geb. Sebeli
Geb. Hamra
Geb. Harir
Cel Elb
Isola Taca
Chartum
Méroe
Tigrè
Ras Daschan
Amba Alagè
Debra Tabor
Gondar
Lago Tana
Abuna Joset
Scioa
Monti Ahmar
Harrar
ADDIS ABEBA
Gara Mulata
Aussa
Aden
Golfo di Aden
Gibuti
Berbera
Tauarur
Monti Carcar
SOMALIA BRITANNICA
Mudug
Baidoa
Mogadiscio
Barr Aggian
Oceano Indiano
Pazogli
Cioki
Caffa
Arbu
Arenda
Lago Rodolfo
PROT. DELL' UGANDA
TERRIT.
Naivasha
Kenia
Tanaland
Kisimaio
Lamu
Equatore
Scala di 1:10000000
Chilometri
Longitud. Est 45 da Greenwich



Uno scenario tipico delle zone in cui si svolse la Campagna in Africa Orientale. Nell'immagine: una veduta delle Alpi Dancale (foto Museo Storico).

Offensiva nel Somaliland e su Cassala

Il luglio del 1940 segnò l'inizio delle operazioni. Le forze italiane ammontavano allora a circa trecentomila uomini, di cui 180 mila indigeni.

L'azione offensiva sullo scacchiere di Cassala fu studiata e preordinata dal Comando Supremo italiano con i seguenti intenti:

– chiudere il principale accesso all'Eritrea;

– impadronirsi di un nodo stradale indispensabile per offensive future;

– tenere alto il morale delle truppe e il prestigio tra le popolazioni.

Le operazioni, iniziate il 4 luglio, furono condotte da due colonne che occuparono Cassala con lievissime perdite. Contemporaneamente veniva occupata Gallabat e si otteneva il controllo di quell'importante nodo stradale.

Parteciparono alle operazioni su Cassala tre autosezioni del 113° Autoreparto (al comando del capitano Dal-

Carri armati mascherati in azione durante la battaglia di Cassala (foto SME - Ufficio Storico).

mazzo) dell'VIII Autogruppo (tenente colonnello Lentini).

Le tre autosezioni vennero impiegate in condizioni difficili e particolarmente impegnative meritando l'elogio del Comando Superiore A.O.I.

Anche il 6° Autoreparto ebbe modo di distinguersi.

La conquista del Somaliland fu un'operazione complessa, sia per l'entità delle forze nemiche appoggiate a fortificazioni semipermanenti, sia per l'asprezza del terreno in gran parte semidesertico e con un'orografia tormentata e scoscesa. Non esistevano praticamente strade; alcune piste presentavano serie difficoltà di percorrenza perfino per i carri armati tipo M.

La conquista si svolse in due fasi.

La prima si estese dal 3 al 6 agosto. Effettuato l'avvicinamento e superate tutte le difficoltà logistiche, furono occupate Leila, Dobo, Hargeisa, Ouadueina.

L'Autogruppo dell'Harar, il VII Autogruppo e le sezioni speciali autobotti e autoambulanze furono impegnate duramente nelle impervie zone di operazione. Particolarmente aspra e difficile fu la marcia in zona desertica di due sezioni autobotti che, malgrado gli ostacoli frapposti dalla natura e dal nemico, riuscirono a raggiungere la colonna di volontari che, per Leila, puntava su Bulhar e Berbera, per aggirare il fianco dello schieramento britannico.

Nella seconda fase, dal 7 al 15 agosto, si assistè all'offensiva diretta contro il nemico solidamente arroccato sulle alture, soprattutto nella zona di Arhan. Furono otto giorni di accaniti combattimenti su un terreno da incubo; i 270 chilometri della camionabile dal confine a Berbera furono percorsi alla media di 30 km al giorno. Non è poca cosa, ove si considerino le deviazioni, le interruzioni, e l'attività aerea nemica.

Nel corso delle operazioni per la conquista del Somaliland ebbe grandissima importanza il centro di raccolta di Dire Daua, verso cui confluirono le unità operanti nel settore.

Spiccò per organizzazione la Sezione Staccata del Parco Automobilistico; essa venne ripetutamente bombardata e mitragliata, ma le perdite subite non ne scalfirono minimamente l'efficienza. Alacre fu l'impegno degli autieri nello spegnimento di furiosi incendi causati dall'offesa aerea inglese.

La vittoria era costata un elevato prezzo di sangue e anche tra gli autieri si contarono numerosi caduti.

La scarsità delle risorse disponibili, sconsigliò il Comando Supremo dall'azzardare altre conquiste.

Nello stesso tempo, sugli altri fronti del conflitto, le vicende italiane avevano registrato numerosi e non lievi rovesci. In Grecia e in Africa Settentrionale la vittoria parlava soltanto una lingua straniera e grosse perdite erano avvenute anche all'interno dei confini nazionali, come quelle causate, la notte del 12 dicembre, nel porto di Taranto, da parte di aerosiluranti inglesi.

Tutto teso a porre riparo a una così lunga serie di risultati avversi, il Comando Supremo lasciò completamente abbandonata a se stessa l'A.O.I.

Su tutti i fronti la guerra ha avuto un inizio positivo per le sorti delle truppe italiane. Qui siamo nel Somaliland, presso Berbera. Gli Inglesi hanno abbandonato i loro veicoli distrutti e si sono ritirati (foto Museo Storico).

CAPITOLO 3

Terminata dunque la conquista del Somaliland seguì, dal settembre al dicembre 1940, una stasi operativa in quanto ogni progetto offensivo, anche a raggio limitato, fu accantonato in considerazione delle insuperabili difficoltà logistiche. Si sapeva che le risorse, una volta consumate, non sarebbero state rimpiazzate. Gravemente deficitaria era la situazione delle gomme, né più rosea quella dei mezzi aerei, dei carburanti, delle armi contraeree e delle armi controcarri.

Il Duca d'Aosta era pienamente consapevole del fatto che, con i mezzi a sua disposizione, avrebbe potuto, pur economizzandoli al massimo, soltanto prolungare la resistenza.

Infatti, con lucida preveggenza, era solito dire: «Non sempre resistere significa vincere».

La controffensiva inglese

Dopo quattro mesi di stasi gli Inglesi iniziarono a dar segno di una attività offensiva: incursioni a nord di Cassala e ad occidente del lago Rodolfo e importanti azioni di forza su Gallabat e su El Uach.

In dicembre il nostro potenziale bellico cominciò a scemare e, in misura direttamente proporzionale, svaniva il nostro prestigio tra le popolazioni indigene.

Gli ascari cominciavano a disertare, mentre abili agenti dell'Intelligence Service scuotevano la fiducia dei capi fedeli all'Italia seminando fra di essi l'indecisione e la paura.

Dopo le prime azioni di assaggio le truppe britanniche iniziarono ad agganciare le nostre forze ai primi di gennaio; il Comando Superiore A.O.I. decise di sottrarsi alle manovre avversarie rompendo il contatto tra Cassala e Tessenei e ripiegando sulla linea Barca-Cherù-Aicotà-fiume Gase.

Il ripiegamento iniziò il 17 gennaio, ma le truppe inglesi accentuarono la pressione per evitare l'interruzione del contatto.

Tra il 18 ed il 20 si ebbe un continuo susseguirsi di scontri a Karora, Chelamet, Uoicait, Gallabat e Cherù.

A Cherù una nostra banda a cavallo del gruppo Amhara, le leggendarie «penne di falco», si lanciava alla carica di una batteria britannica che martellava gli ascari del generale Lorenzini, ormai stremati.

Avevano attaccato con le bombe a mano, inclinando le scimitarre, scavalcando i cannoni che sparavano «a zero».

Erano caduti gli uni sugli altri uomini e cavalli in una sagra di morte.

Si disse che un ufficiale, il tenente di Cavalleria Togni, fosse stato visto galoppare per qualche secondo ancora in sella, con il torace sfondato da una granata anticarro.

L'immagine fu diffusa in una pagina cromatica di un periodico dell'epoca.

Pare, comunque, che riflettesse la scena macabra che avevano visto in molti, specialmente da parte inglese.

L'ufficiale del resto ebbe sepoltura con l'onore delle armi accanto ad un cavaliere galla, suo ascaro, che si era lanciato contro la batteria che aveva colpito l'ufficiale, rimanendo falciato da una raffica.

Gli Italiani ripiegarono verso Cassala e Agordat, con gli autieri che si prodigavano fin oltre i limiti delle umane energie. La storia non ha reso loro sufficiente merito, tramandandoci solo pochi frammenti, poche figure, pochi nomi.

Vengono ricordate le gesta degli autieri, inquadrati in un battaglione di «autieri fucilieri», che si batterono spalla a spalla coi fanti e degli appartenenti ad un autosezione del IV Autogruppo che, tagliati fuori da una manovra inglese, dopo aver distrutto gli automezzi col fuoco, riuscirono a raggiungere il reparto di appartenenza con una durissima marcia di 7 giorni portandosi a spalla i commilitoni feriti.

Al comandante del Raggruppamento, che li aveva elogiati, chiesero solo nuovi automezzi per tornare a lottare su quelle piste dove tanti loro compagni erano caduti.

La battaglia di Agordat

I Britannici, eliminate le nostre retroguardie, sfruttando la superiorità di mezzi, rapidamente serrarono contro le nostre posizioni di Agordat e Barentù riuscendo, il 26 gennaio, a interrompere i collegamenti tra le due località.

La situazione si profilò subito gravissima.

Già nel novembre 1940 la continua pressione nella zona tra Tessenei e Agordat aveva costretto al ripiegamento l'VIII Autogruppo del maggiore Giacinto Lentini. In tale circostanza gli autieri, dopo aver reso inutilizzabili circa 40 automezzi per non cederli efficienti al nemico, avevano imbracciato il mo-

schetto affiancandosi agli ascari nella lotta. Tanta generosità venne ripagata a molti con la morte, ad altri con il campo di concentramento in Kenia.

I carri armati inglesi, contro cui nulla potevano le nostre artiglierie, dilagavano intanto lungo la strada Agordat-Cheren, invano contrastati dai nostri carri tipo «L» ed «M». Per la loro sconsolante inefficacia e inferiorità, questi vennero ribattezzati dagli Inglesi, con macabra ironia, «le bare di fuoco».

Con la R.A.F. padrona del cielo, la battaglia di Agordat fu presto perduta. Impossibilitati a imbastire una qualsiasi resistenza, i reparti continuarono a ripiegare.

Contemporanea all'azione su Agordat, si svolse quella su Barentù. Dal 27 al 31 l'intero fronte divampò in un continuo succedersi di assalti e contrassalti; al prezzo di perdite rilevanti le nostre truppe mantennero le posizioni fino a che, più nulla potendo contro i carri armati e gli aeroplani, gli ultimi difensori di Barentù si ritirarono verso Arresa.

Un'autosezione del 1° Autoreparto dell'Autogruppo Eritreo, quella del tenente Attilio Basile, si oppose eroicamente all'offensiva con i suoi 30 autocarri mascherati tra i macigni di Barentù. La notte del 31 gennaio, divenuta insostenibile la posizione, venne ordinato il ripiegamento su Arresa; la marcia fu allucinante: vennero percorse piste quasi impraticabili e spesso gli autieri erano costretti a riattare la strada per poter passare. Asfissiante il tormento della R.A.F., sempre presente a mitragliare un autocarro impegnato in un guado, o insabbiato nel letto di un torrente.

Ai piedi dell'altopiano di Arresa, venne dato l'ordine di abbandonare gli automezzi e gli autieri dovettero procedere come fanti.

La ritirata da Metemmà

Fra i primi fatti d'arme legati alla controffensiva inglese, si inserisce la battaglia di Gallabat-Metemmà. Obiettivo degli Inglesi era, una volta presa Metemmà, proseguire nella marcia di conquista e insediare il negus a Gondar.

I due presidi, quello inglese di Gallabat e quello italiano di Metemmà, si fronteggiarono lungo la linea di confine. Prima dell'inizio delle ostilità, erano intercorsi rapporti cordiali tra i due presidi, tanto che spesso il comandante di quello inglese era stato invitato presso quello italiano (questo si sarebbe rivelato estremamente deleterio per le forze italiane, in quanto quelle visite di cortesia avevano dato modo all'ufficiale inglese di memorizzare la localizzazione dei depositi di munizioni italiani e avvalersi di ciò per tirare a colpo sicuro i proiettili della sua artiglieria).

Con l'inizio delle ostilità, gli Italia-

Ponte etiopico che cede sotto il peso di un Fiat 634 (foto Bussetti).

CAPITOLO 3

ni erano riusciti a impadronirsi di Gallabat ma, ai primi di novembre del 1940, gli Inglesi sferrarono la loro controffensiva.

Gli Italiani erano in condizione di netta inferiorità in fatto di armamenti: l'artiglieria consisteva in due cannoni dei tempi di Garibaldi su Gallabat e altrettanti su Metemmà, di gittata pari alla metà di quelli inglesi. Inoltre le posizioni non erano fortificate e non offrivano ripari di sorta.

In previsione dell'attacco inglese, il 4 novembre venne inviata un'autocolonna da Gondar a prelevare 130 ammalati per portarli fino a Celgà.

Il 6 novembre gli Inglesi scatenarono il loro attacco con colpi di artiglieria e bombardamenti aerei, seguiti da assalti di carri armati; in breve, i sopravvissuti di Gallabat dovettero ripiegare sulle posizioni di Metemmà, su cui continuarono a scagliarsi gli attacchi inglesi. Quando tutto sembrava perduto, apparvero sette caccia italiani CR 42 che attaccarono altrettanti caccia Gloster inglesi. Sotto lo sguardo estasiato dei combattenti italiani, si svolse in cielo un duello spettacolare, che si concluse con la schiacciante vittoria dell'aviazione italiana: 7 a 0! L'aviazione da bombardamento sparì per sempre dalla zona. Gli attacchi inglesi continuarono, ma almeno per quella volta Metemmà rimase in mani italiane.

Alla fine di gennaio del 1941, con l'arretramento generale di tutto il fronte e la perdita di posizioni delle truppe italiane, anche Metemmà dovette essere abbandonata.

L'attacco inglese nella notte del 29 gennaio venne respinto, ma nella notte del 31 gli Italiani dovettero abbandonare tutte le posizioni. Fu allora che 330 autocarri del Presidio di Gondar effettuarono lo sgombero di uomini, artiglierie, mezzi e munizioni, sulle nuove posizioni di Blagir-Celgà.

Nell'ambito di questa azione di ripiegamento si inserisce la rocambolesca impresa del 1° Gruppo Bande di Confine, agli ordini del capitano Giovanni Braca, inviato a Quarà a liberare il presidio colà assediato da diverse settimane, durante le quali era stato rifornito di viveri e munizioni esclusivamente con lanci aerei.

L'impresa aveva preso avvio il 23 gennaio, con partenza da Comar. Dopo lunga marcia a piedi, Quarà venne raggiunta al mattino del 27. Il combattimento con gli assedianti si protrasse per tutta la giornata, con gravi perdite da entrambe le parti, ma alle 19 il Gruppo Bande poteva penetrare nel fortino e liberare gli assediati. Non si trattava di soli soldati, ma anche delle rispettive famiglie, con mogli e bambini al seguito.

Effettuata la liberazione, si trattava ora di raggiungere Ammanit, località situata lungo la pista che da Metemmà conduce a Celgà, dove un'aliquota dell'autocolonna che nel frattempo aveva completato lo sgombero di Metemmà, era in attesa per trasportare a Celgà anche i liberati di Quarà.

Occorreva far presto, molto presto, in quanto gli Inglesi incalzavano ed era necessario giungere ad Ammanit prima di loro, altrimenti l'autocolonna non avrebbe potuto più attenderli, pena il rischio di venir catturata anch'essa.

Si trattò di una marcia veramente disperata, rallentata già il giorno 29 stesso, poco dopo la partenza, da un attacco di ribelli che, benché respinto a prezzo di ulteriori perdite in vite umane, costringeva a perdere un giorno intero di tempo.

Ancora 6 giorni continuò la marcia, a tappe forzate, rallentata da 226 feriti che dovevano essere trasportati a dorso di mulo od anche a spalla.

A complicare il tutto, se non fossero bastati i nemici, i feriti, l'asperità del terreno e la fatica dell'interminabile cammino, si verificarono anche due parti di donne di colore.

Marce estenuanti, nel corso delle quali i fuggiaschi venivano seguiti da aerei che, sorvolandoli periodicamente, li rifornivano sia di viveri che di munizioni. Il 5 febbraio, finalmente, Ammanit veniva raggiunta. Gli Inglesi non erano ancora arrivati, e gli autocarri erano ancora sul posto ad attenderli. Caricata finalmente sugli automezzi, la colonna di disperati poteva trovare riposo, il giorno successivo, nel ridotto Amhara.

Il tragitto percorso dal 1° Gruppo Bande di Confine, dalla sua partenza il 23 gennaio da Comar fino all'arrivo il 5 febbraio ad Ammanit, era stato di 400 chilometri, tutti a piedi(!)

La battaglia di Cheren

A Cheren vennero concentrate tutte le truppe disponibili con autocolonne che, per l'impegno profuso e per i sacrifici affrontati dagli autieri, emularono degnamente il 22 maggio del 1916. Si viaggiava giorno e notte in un paesaggio a tratti lunare, a tratti selvoso, sempre ostile.

LA CAMPAGNA IN AFRICA ORIENTALE

La bocca amara per la polvere, le tempie martellanti per il calore, l'odore acre del sudore che, durante la notte, si raggelava sulla tela ruvida delle uniformi, gli autieri trasportavano fanti, alpini, bersaglieri, ascari sui loro autocarri.

La meta era lontana, ma doveva essere raggiunta. Gli aerei britannici, ormai padroni incontrastati del cielo, mitragliavano a bassa quota e sganciavano bombe; molti autocarri rimasero distrutti, ma gli altri proseguirono. Soste brevi, il tempo necessario per ripararsi nel corso degli attacchi, per poi riprendere la marcia fino all'arrivo o fino all'attacco successivo.

Gli autieri portarono sui monti circostanti Cheren le truppe italiane, nonostante i cinquanta gradi dell'interno delle cabine, le continue offese nemiche, il gelo della notte, le piste bruciate dal sole.

Nonostante le ingenti perdite in uomini e mezzi, tutti i trasporti necessari furono effettuati, e questo consentì che la ritirata si trasformasse in battaglia d'arresto. Entrambi i contendenti sapevano che, caduta Cheren, più nulla si sarebbe frapposto tra il fronte ed Asmara. A Cheren si decidevano, insomma, le sorti dell'A.O.I.

Furono cinquantasei giorni di strenua lotta, i più duri, i più sanguinosi, forse, dell'intera campagna. Teatro, le rocce vulcaniche di quelle montagne assolate, popolate di sciami inarrestabili di mosche, di cavallette, di insetti di ogni genere che si avventavano sui morti e sui combattenti. Dodicimila morti, un numero che rende ampia testimonianza della resistenza opposta dalle truppe italiane prima che gli Inglesi riuscissero a far saltare la cerniera del loro sistema difensivo.

Fu una lotta asperrima, combattuta su un terreno identico a quello del Carso, protagonista nella Prima Guerra Mondiale.

La stessa natura era nemica: le rocce che si frantumavano in schegge micidiali sotto le esplosioni, i cespugli di acacie dalle spine acuminate come pugnali.

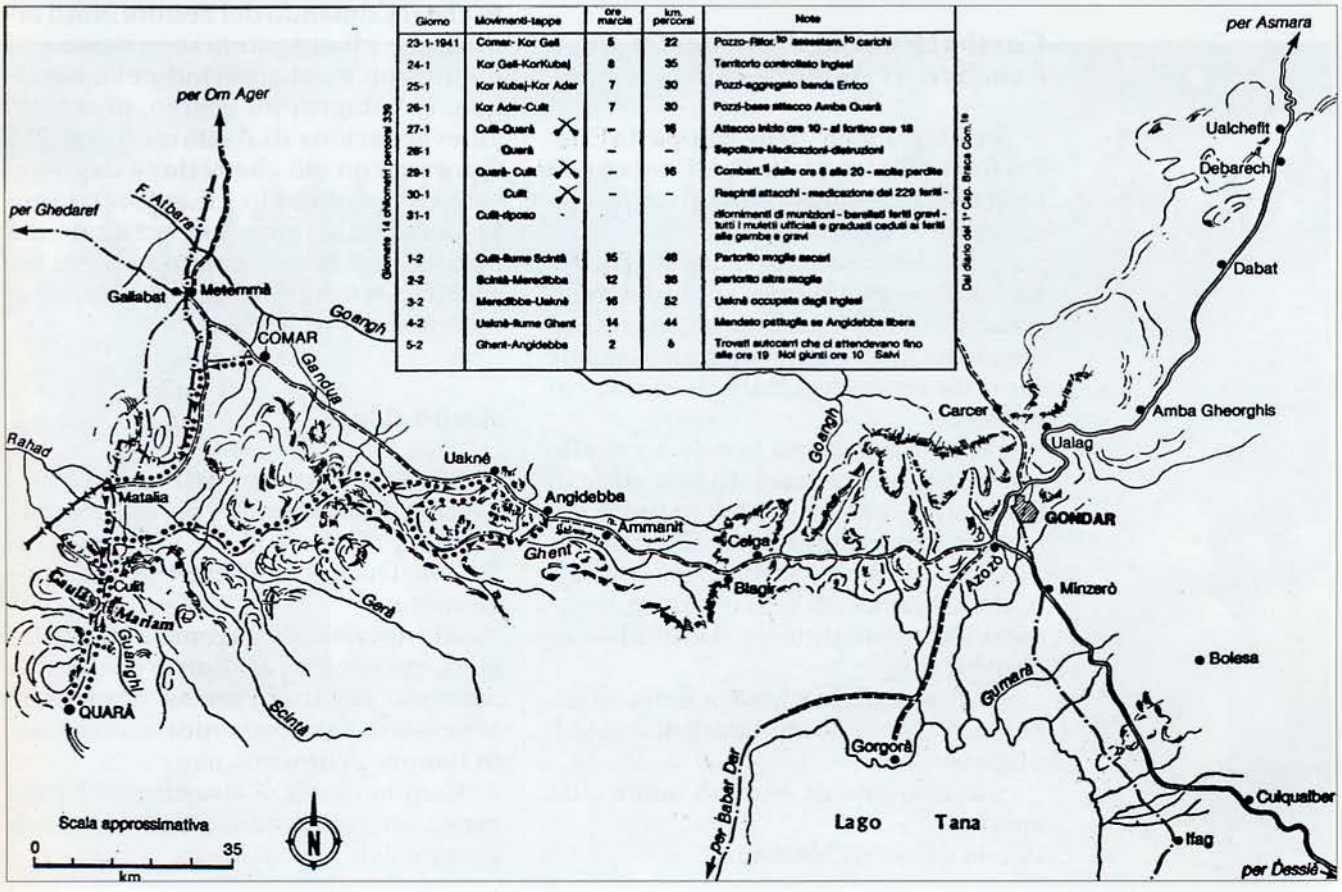
Eppure fu una lotta cavalleresca: un sergente indiano dei «Rajiputana» riportò a spalla fino alle linee italiane un sottufficiale dei bersaglieri ferito; gli alpini del battaglione Work Amba presentarono le armi alla salma del capitano inglese che aveva guidato un assalto contro le loro posizioni.

La battaglia si sviluppò in tre fasi.

Nella prima (2-13 febbraio) gli Inglesi, con le forze provenienti da Agordat, iniziarono una serie di attacchi tesi a scardinare le nostre difese, senza peraltro conseguire risultati degni di nota.

Nella seconda (14 febbraio-14 mar-

Nella cartina viene evidenziato, con tratto punteggiato, il percorso compiuto a piedi dal 1° Gruppo Bande di Confine, partito da Comar per liberare gli assediati del presidio di Quarà e portarli fino ad Angidebba, dov'era in attesa l'autocolonna che li avrebbe condotti a Celgà. La cartina è stata realizzata dallo stesso comandante del Gruppo Bande, Giovanni Braca, cartografo presso l'Istituto Geografico Militare dopo la fine del conflitto.



CAPITOLO 3

zo) sul fronte occidentale e meridionale di Cheren si svolsero una limitata attività di pattuglie e duelli di artiglieria; sul settore nord si accentuava la pressione nemica che costringeva gli Italiani a ripiegare su passo Mescelit.

Nella terza (15-27 marzo) la battaglia infuriò su tutto il fronte. I monti di Cheren, la Forcuta, il Lauchil, il Dologorodoc divennero teatro di lotte cruente. Impadronitosi del Dologorodoc, l'avversario sfondava lungo la valle Dougolas. Nella notte del 27 le truppe italiane, esauste, ricevettero l'ordine di ripiegare su Asmara.

La massa dei trasporti, durante queste operazioni, fu sostenuta dal 2° Autoraggruppamento di Manovra, articolato su 4 autogruppi al comando del Tenente Colonnello Aristide Alati, mentre il 1° Autoraggruppamento fece fronte a tutte le richieste, pur tra infinite difficoltà dovute a penuria di pezzi di ricambio, pneumatici e carbolubrificanti.

Fino alla caduta di Cheren, gli autieri tennero duro.

Severamente impegnati furono anche il 1° e il 6° Autoreparto e le autosezioni autocarri Mercedes Benz.

Molte le perdite in uomini ed automezzi: Ceirano 50, SPA 38, Lancia 3 RO e i gloriosi 18 BL costellavano con i loro relitti sventrati ed anneriti dal fuoco le desolate pianure eritree.

Combattimenti di Ad Teclesan e caduta di Asmara

Il ripiegamento delle truppe da Cheren fu tormentato dalla R.A.F. e da unità meccanizzate inglesi che agivano sulla strada per Asmara.

Le posizioni difensive italiane di Ad Teclesan, attestate sugli spuntoni montuosi di cui era ricca la zona, furono attaccate da forze preponderanti e tagliate fuori da ripetute azioni di mezzi corazzati.

Invano il gruppo bande a cavallo «Asmara» aveva lanciato una serie di furibonde cariche contro le unità corazzate e meccanizzate britanniche.

Cosa avrebbero potuto, le scimitarre delle «penne di falco» contro le corazze dei «Valentine» e «Mathilda» inglesi?

Di fronte al precipitare della situazione, il Comando superiore dell'A.O.I. dispose:

– la cessione di Asmara quale città aperta;

– la difesa di Massaua;

– la raccolta sull'Amba Alagi delle forze recuperabili;

– la chiusura da ogni parte del ridotto di Gondar e del Galla Sidamo;

– la raccolta delle poche forze rimaste a Dessiè per coprire Addis Abeba.

Asmara venne sgomberata il 1° aprile e, fino al giorno dopo, nessuno disturbò i movimenti di ripiegamento.

Il giorno 3, il nemico lanciò all'inseguimento le sue forze meccanizzate che, nella stessa giornata, raggiunsero Adigrat.

Gli automezzi e gli autieri rimasti furono impiegati allo spasimo per lo sgombero di Asmara, il ripiegamento sull'Amba Alagi, lo sgombero del porto di Assab e l'evacuazione di Dessié. Particolarmente gravosi i compiti del 2° Autoraggruppamento che ripiegò con le sue truppe a sud dell'Amba Alagi e dopo l'abbandono di Asmara fu impegnato nello sgombero del porto di Assab.

Le autocolonne percorsero le solite piste infami e polverose martellate dai mitragliamenti a bassa quota della R.A.F. che provocarono 53 morti.

Il XVIII Autogruppo venne impiegato di continuo, in un susseguirsi di autocolonne e, se qualche volta gli autieri si fermavano, era solo per unirsi ai reparti di colore impegnati in combattimento.

Questo intenso periodo di lotta esaurì ogni possibilità di resistenza, tanto che il Comando del Settore Nord ordinò che gli automezzi venissero resi inefficienti e abbandonati nella boscaglia. L'Autogruppo Eritreo, in seguito all'evacuazione di Asmara, si spostò a Quoram con ciò che restava degli autoreparti, riunendo gli autocarri provenienti dalle zone già occupate dal nemico e iniziando subito i servizi necessari per fornire viveri e munizioni al ridotto dell'Amba Alagi.

Amba Alagi

Molto si è scritto sulla difesa dell'Amba. Molti furono i morti sulla pietraia del ridotto e lo stesso Amedeo di Savoia, Duca d'Aosta, venne fatto prigioniero.

Ai superstiti dell'Amba Alagi gli Inglesi, privilegio rarissimo, che veniva concesso per tradizione soltanto a un avversario valoroso e sfortunato, resero l'onore delle armi.

Caduta Dessié, l'Autogruppo Eritreo aveva ricevuto l'ordine di ripiegare sulle vette dell'Amba Alagi.

A passo Toselli, detto «Passo della morte», il colonnello Alati aveva organizzato con i suoi autieri del 2° Autoraggruppamento la difesa esterna dell'Amba. I superstiti dell'VIII Autogruppo erano stati riuniti in un battaglione di «autieri fucilieri» che, raggiunta la posizione ad esso assegnata all'interno del ridotto, combatté valorosamente sino al momento della resa, seguendo le sorti delle truppe che difesero strenuamente uno degli ultimi baluardi dell'Impero.

Gli autieri dell'Autogruppo Eritreo, invece, avevano raggiunto le prime posizioni sulle vette dell'Amba e, lì attestati, respinsero i ripetuti attacchi delle orde di ras Sejum.

Nella notte tra il 10 e l'11 maggio si scatenò un massiccio attacco di trentamila ribelli appoggiati dall'artiglieria britannica.

L'Autogruppo Eritreo meritò l'elogio del generale Luigi Frusci, Comandante dello scacchiere nord che, nell'occasione, così si espresse:

«Mi è tanto gradito rivolgere a tutto il personale dell'Autogruppo Eritreo, comandante, ufficiali, sottufficiali, e truppa, il mio più vivo elogio per quanto da essi è stato fatto nell'organizzazione prima, e nell'attuazione poi, dei vari ed importantissimi compiti.

Il mio pensiero deferente ed il mio ricordo vanno innanzitutto ai gloriosi caduti dell'Autogruppo che, fanti tra i fanti, abbandonando il volante imbracciarono il fucile e con audacia, valore e sprezzo del pericolo, combattendo, caddero sui campi di battaglia, per il raggiungimento dei più alti destini della Patria».

Gli autieri del Ten. Col. Alati si batterono con pari valore, armati con decrepiti fucili Wetterly-Vitali 70/87 (più antichi dei già superati moschetti 91) e con mitragliatrici Schwarzlose, residuati della Prima Guerra Mondiale; privi anche dell'indispensabile, rintuzzarono gli attacchi inglesi fino alla resa finale del presidio.

Il Generale Alberto Cordero di Montezemolo (che concluderà tragicamente la sua vita alle fosse Ardeatine) scrisse sul suo rapporto:

«Ritengo che nelle condizioni in cui si venne a trovare, il Tenente Colonnello Alati non poteva fare di più: fino all'ultimo il suo fervore di appassionato soldato, la sua decisione di combattente, la sua capacità e la sua fede lo tennero sulla breccia a lottare, senza mezzi e senza speranza, contro il soverchiante imbaldanzito nemico».

Gli autieri si batterono come semplici fanti in condizioni assai precarie come tutte le altre truppe ed è motivo di rammarico che siano andate disperse numerose proposte di ricompensa al

Anche lo spirito necessita di un momento di raccoglimento e di ristoro: una messa al campo per il personale del 117° Autoreparto (foto Museo Storico).

CAPITOLO 3

valor militare avanzate nei loro confronti.

Le operazioni nel Tigrai occidentale e la caduta di Massaua

Nella prima decade di febbraio gli Inglesi diedero avvio alle operazioni offensive nel Tigrai occidentale: sulle prime, essi limitarono le loro azioni ad attacchi parziali preceduti e seguiti da un'intensa attività di artiglieria.

L'Autogruppo Eritreo giunse a Quihà, presso Macallè, la notte del 2 aprile. Qui un'autocolonna, divisa in tre unità di marcia, partì alla volta di Adua per caricare un battaglione indigeno.

Il 3 aprile un'unità fu attaccata da preponderanti forze inglesi e travolta dopo una disperata difesa.

Le altre due unità tornarono a Quihà, fatte segno lungo la strada ad attacchi da parte dei ribelli abissini e minacciate dalle incursioni aeree della R.A.F.

Giunte a Quihà, ebbero la sgradita sorpresa di trovare la sede stanziale dell'Autoreparto invasa da una banda di ribelli che vennero dispersi dopo un breve conflitto a fuoco.

L'8 aprile, superata l'accanita resistenza, le truppe della 5ª Divisione Indiana e della Legione Straniera entrarono a Massaua.

La caduta di Addis Abeba

Il 6 aprile 1941 Addis Abeba veniva occupata e le truppe italiane del presidio ripiegarono anch'esse sul Galla e Sidamo.

Nel maggio-giugno 1941 l'attività dell'Autoraggruppamento di manovra A.O.I. fu intensissima.

Anche qui gli autieri, rimasti senza mezzi, combatterono e caddero imbracciando il fucile.

Venne costituito un Reggimento Autieri Fucilieri che fu posto a presidio di Saca di Gimma insieme al I ed al III Autogruppo; aveva una forza di circa 54 Ufficiali e 700-800 uomini di truppa.

Gli Inglesi avanzarono celermente fiancheggiati da decine di migliaia di irregolari abissini (Sciftà) che, animati da un odio feroce nei confronti degli Italiani, compivano azioni di disturbo e di guerriglia estremamente insidiose.

Il 21 giugno il 1° Autoraggruppamento veniva travolto da unità blindate inglesi; gli ufficiali britannici rendevano, cavallerescamente, omaggio allo sfortunato valore dei nostri soldati.

Pochi giorni prima si erano arresi i superstiti del Reggimento Autieri Fucilieri del colonnello Gendusio, dopo aver accanitamente difeso la linea del fiume Omo Bottego.

L'offensiva nemica non conosceva soste, le forze aeree inglesi spadroneggiavano; gli autieri puntavano disperatamente i moschetti verso il cielo, sparando rabbiosamente ma, purtroppo, inutilmente. In località Godiccio cadde l'autiere Antonio d'Angelo, falciato dalle mitragliatrici di un Hurricane da lui sfidato ad un pazzesco duello: un solo 91 contro 8 mitragliatrici Browning.

Le nostre truppe si ritirarono esauste da Gimma. Tra esse il Battaglione Autieri Fucilieri «Galdisa», costituito il 4 giugno 1940. Questo battaglione si era attestato sul fiume Didessa nella località di Dembi, resistendo con la forza della disperazione fra le pietre taglienti e la vegetazione riarsa.

Contro questo gruppo di coraggiosi si avventarono le unità corazzate avversarie sostenute da artiglieria e aviazione. Il Battaglione venne travolto.

Si era conclusa, per l'Italia, un'avventura che forse va giudicata con il metro del tempo e delle circostanze: dopo 1500 anni dalla caduta di quello grande, vero, quello Romano, era svanito il secondo, quello che, forse troppo pomposamente, era stato chiamato «Impero».

Storie di singoli reparti

Sintetizzando e quantificando la presenza delle unità automobilistiche, di poche delle quali nel corso di questo capitolo è stato fatto cenno, in ciò limitati dalla scarsità di relazioni disponibili, diremo che in tutto l'arco della campagna, e cioè dall'11 giugno 1940 al 21 novembre 1941, l'Africa Orientale vide presenti:

- 3 autoraggruppamenti (il 1° Autoraggruppamento di Manovra, il 2° Autoraggruppamento e il 2° Autoraggruppamento Governo Generale A.O.I.);
- 14 autogruppi;
- 48 autoreparti;
- 3 parchi automobilistici.

In questa seconda parte del capitolo, stringeremo il campo abbracciato dalla nostra ideale cinepresa ed esplo-

reremo l'attività di alcune delle unità sopra citate. Se nella prima parte la nostra attenzione era appuntata sull'azione bellica e in funzione di quella veniva raccontata l'attività degli autieri, ora essa si accentrerà direttamente su di essi, rendendoli i soli protagonisti. Alcuni episodi, fin qui sfiorati, verranno arricchiti di particolari, mentre altri, nuovi, se ne aggiungeranno.

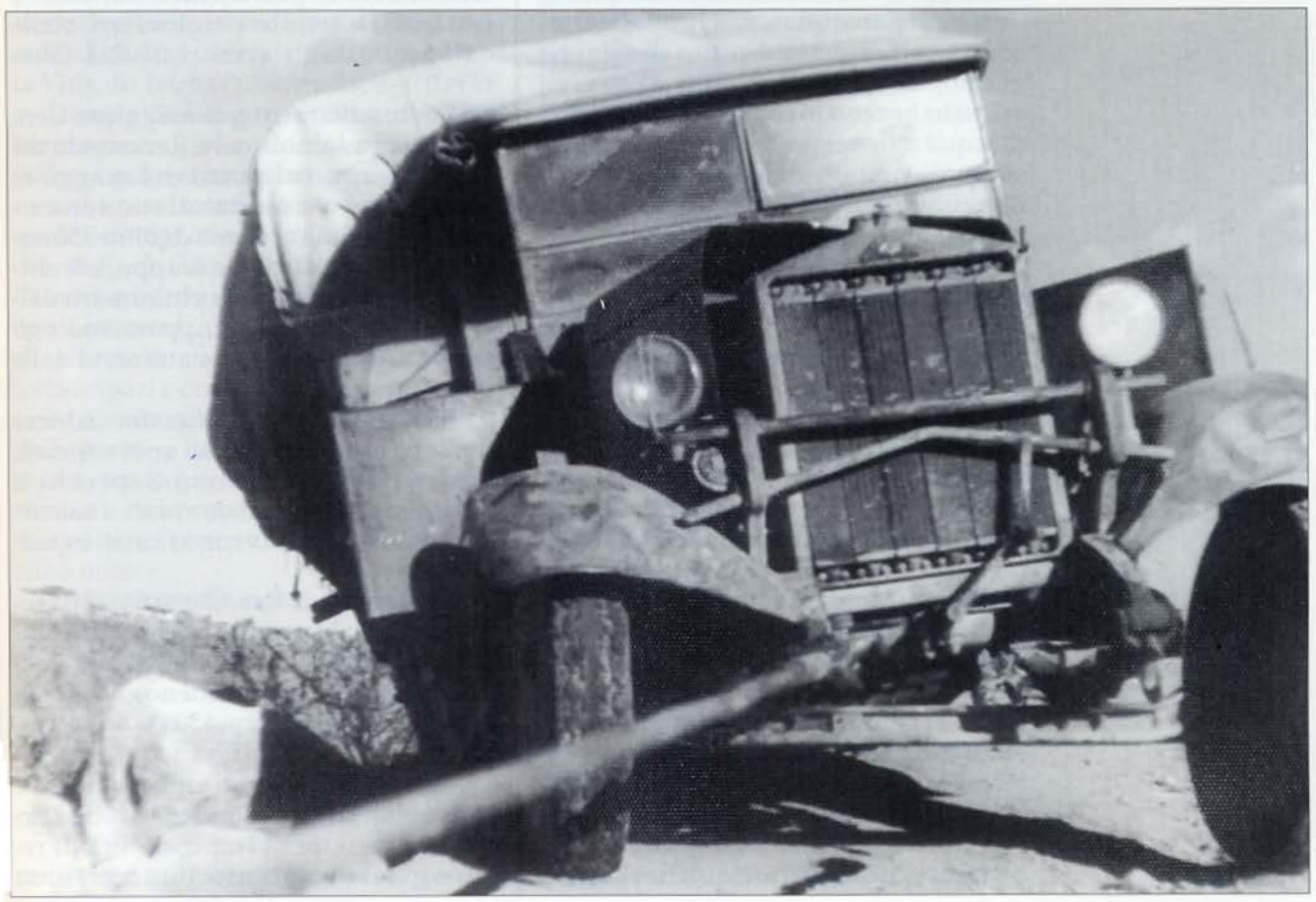
La documentazione ufficiale esistente è purtroppo molto scarna. Ci serviremo perciò di relazioni inviate da alcuni dei protagonisti a seguito della richiesta dell'Ispettorato della Motorizzazione del 1949.

Si tratta, ancora purtroppo, di poche memorie, di cui alcune scarsamente utilizzabili: alcuni testimoni, mal interpretando lo spirito della richiesta, inviarono nulla più che uno stralcio del proprio foglio matricolare; altri profittarono della circostanza solo per esprimere proprie lagnanze in merito a presunti torti subiti; di altri, che pur ben intesero il senso della circolare dell'Ispettorato, è molto ridotto l'apporto di informazioni per i numerosi trasferimenti da essi subiti nell'arco della campagna, sì che le notizie da essi fornite sono frammentarie, riferite a periodi limitati, e a diverse unità. Vediamo cosa si può ricostruire.

1° Autoraggruppamento di Manovra

Sull'attività svolta da questa consistente unità automobilistica sono pervenute diverse relazioni, tra cui quella del suo stesso comandante, tenente colonnello Alfonso Fantone, ma tutte si concentrano su un unico, tragico episodio. La più completa e dettagliata, quella che meglio riesce a farci partecipi della drammatica fine della sfortunata unità automobilistica, ci sembra quella del capitano Mario Falconieri. L'ufficiale si lascia inizialmente andare a slanci di lirismo ma... lasciamolo raccontare, riportando integralmente alcuni passi.

«Vallate immense, sconfinate; ambe e montagne africane; torrenti impetuosi e fiumi travolgenti, depressioni bruciate e brucianti ci apparvero, come una spettrale orrida visione dell'inferno dantesco in una terra lontana, satura di mistero e di insidie: l'Africa Orientale. E qui cominciò il nuovo calvario degli automobilisti: una vanga, un piccozzino, ed ecco un metro di strada; l'autocarro procedeva e poi affondava nell'acqua e nel fango; pietre, tronchi e rami aiutavano l'autiere nell'impari lotta e l'automezzo riusciva a muoversi, ma sovente si arrestava per una im-



Un autocarro C.47 finito fuori strada in fase di recupero (foto M. Falconieri).

CAPITOLO 3

provvisa raffica di fucileria dalla circostante boscaglia o dalla immediata amba che lo inchiodavano al suolo insieme col suo conduttore. Eppure bisognava andare avanti, e si andava. C'era ancora la piana desertica da attraversare e la sabbia infuocata bisognava domarla, renderla «solida»; e l'autiere ricorreva alle tavole e alle sponde dello stesso autocarro; e poi ancora la montagna da scalare, e l'autocarro diventava, sotto la guida paziente del suo conduttore, «buon alpinista» ed arrivava in cima, ma spesso la pista pocanzi tracciata franava, e in quel punto l'autocarro si mutava in una croce. Ma si andava avanti, perché le truppe dovevano arrivare, e con loro i materiali. C'era il genio a gettare i ponti e le passerelle sui fiumi e sui torrenti, ma l'autiere aiutava a lavorare perché doveva passare, «voleva» passare per continuare la sua marcia. Dal mare all'altopiano, per circa duemila chilometri, il sentiero tracciato nel caos africano era fittamente punteggiato dai nostri autocarri.

Quanti di essi finirono nel fondovalle precipitando da mille metri e anche più? Quanti furono trascinati nei gorghi dei fiumi impetuosi? Quanti di essi allietarono, roghi ardenti, le sinistre fantasie degli indigeni? Ora è difficile dirlo, come è difficile dire quante altrettante croci non fu possibile alzare, ma certamente, al posto di ognuna germogliò un fiore, un filo d'erba; un arbusto secco rinverdì, uno specchio d'acqua s'increspò lievemente, perché sempre la natura s'inchina riverente dinanzi alla morte, dinanzi a un umile martire.

Il 1° Autoraggruppamento era comandato dal tenente colonnello di fanteria Fantone. Altri ufficiali erano: il maggiore Montanari, comandante del Deposito; il maggiore Gervasi, comandante del I Autogruppo; il maggiore Ceri, granatiere di Sardegna, comandante del IIIAutogruppo; i capitani di artiglieria Della Vitis e Perelli, i tenenti Goatelli e Benizio, il sottotenente Castellani.

L'Autoraggruppamento comprendeva autogruppi organicamente formati da automezzi pesanti, medi e leggeri. Comprendeva inoltre un autoreparto vetture e una compagnia motociclisti oltre ad un autoreparto di caterpillar.

Era dislocato oltre il presidio di Gimma, in località Saca di Gimma. Il suo compito, oltre quello dei rifornimenti alle truppe operanti, consisteva anche nel proteggere la popolazione civile nazionale e indigena.

Gli autieri del 1° Autoraggruppamento resi disponibili per deficienza di automezzi, furono appiedati, e costituirono il Reggimento Fucilieri che operò e si batté sul fiume Omo Bottego al comando del colonnello automobilista Gendusio.

Moltissimi ufficiali, sottufficiali e autieri caddero sul campo di battaglia. Tra i sopravvissuti, il sottotenente del genio ing. Schiano, il quale fu gravemente ferito da una raffica di mitragliatrice all'addome e miracolosamente salvato dal sottotenente chirurgo Nardini.

Il 13 giugno l'Autoraggruppamento, che aveva disposto i suoi reparti opportunamente in formazione di difesa sia dagli attacchi aerei che da quelli terrestri delle potenti formazioni armate indigene, subì un micidiale spezzonamento aereo della durata di un'ora e 45 minuti. Molti furono i morti, moltissimi i feriti. Un autocarro carico di munizioni saltò in aria.

Il 20 giugno, una pattuglia formata da 12 autieri al comando del sottotenente Castellani fu letteralmente massacrata da una banda irregolare indigena. Poco dopo, il tenente Goatelli, uscito in perlustrazione, veniva catturato e tenuto prigioniero, come ostaggio, dagli armati di Ras Gherarsù.

Successivamente, il maggiore Ceri, che aveva assunto anche il comando del I Autogruppo al posto del maggiore Gervasi trovato morto sul suo autocarro, uscì con una colonna di oltre 350 uomini, tra sottufficiali e truppa, e 9 ufficiali ma, a meno di un chilometro dalla base dell'Autoraggruppamento, egli veniva selvaggiamente attaccato dalle orde indigene.

Eroicamente combattendo, caddero il maggiore Ceri, sei dei suoi ufficiali, e quasi tutti i suoi uomini. Superstiti, il tenente Sirena, il quale riuscì a salvarsi gettandosi in un vicino fiume, e qualche autiere.

Gli armati di Ras Gherarsù strinsero da vicino le residue forze dell'Autoraggruppamento, il quale si trovò a dover fronteggiare, con meno di 500 uomini, l'impeto di oltre 13.000 armati indigeni.

Calava la notte, e sembrava essere stati abbandonati al nostro destino ormai segnato, per l'impossibilità di resistere dovuta alla assoluta mancanza

di munizioni. L'autiere Bemoccoli si offrì volontario per portare un messaggio all'ultimo e solo presidio dopo il nostro, a 18 chilometri di distanza, in località Belletà, per chiedere soccorso.

Sfidando gli agguati, attraversando le linee nemiche, strisciando nelle anfrattuosità del terreno, passando attraverso l'accampamento degli indigeni, armato soltanto di un coltello, l'autiere Bemoccoli riuscì a recapitare il messaggio e a tornare indietro verso l'alba del 21 giugno, portando al Comando dell'Autoraggruppamento la notizia che il presidio di Belletà era anch'esso circondato e si trovava nell'impossibilità di poterci aiutare, non avendo né uomini né mezzi sufficienti.

Alle ore 7 dello stesso giorno il Comando dell'Autoraggruppamento ordinava di ammainare la nostra Bandiera, giusto in tempo per non vederla vilipesa dal feroce disprezzo delle truppe irregolari congolesi.

I nostri autocarri vennero devastati e molti autieri uccisi per aver tentato di impedire lo scempio delle loro macchine. L'autiere Murgia Piero venne miracolosamente salvato da un Ufficiale il quale, dandogli uno spintone, riuscì ad evitargli una raffica di un fucile mitragliatore.

Sulla tragedia del 1° Autoraggruppamento di Manovra infierì il furore bestiale degli armati indigeni di Ras Gherarsù. Un altro ufficiale, il capitano Della Vitis, fu barbaramente fucilato.

L'orgia di sangue si attenuò verso mezzogiorno, quando dal presidio di Gimma giunse un carro armato leggero con un sottotenente sudafricano, il quale ottenne che i superstiti dell'eccidio di Saca Gimma fossero portati a Gimma a bordo dei pochi autocarri lasciati efficienti. Quei pochi uomini, nudi, affamati, stanchi e abbattuti dalla lotta impari e cruenta, salutati dalle raffiche di mitragliatrici piazzate sui fusti delle piante e dallo scoppio di bombe a mano, passarono sui corpi straziati e seviziati dei propri compagni, lasciati insepolti, in pasto alle iene della prossima notte».

Dalle altre testimonianze sull'Autoragruppamento si riesce a sapere che, per gli ufficiali caduti, vennero proposte medaglie d'oro alla memoria, proposte che purtroppo, come non di rado avvenuto per i militari del Corpo, andarono perdute a seguito di successivi rovesci della situazione militare.

I corpi degli uccisi restarono sul terreno per otto giorni fino a che qualcuno non provvide a dare sepoltura a ciò che di essi era rimasto.

2° Autoraggruppamento

Sulle vicende di questa unità getta qualche squarcio di luce una breve memoria di Renato Chieregatti, allora ufficiale addetto al Comando.

Sede del Reparto, all'inizio delle ostilità, era Adigrat.

Esso era articolato su quattro autogruppi:

– il II, su autocarri Mercedes, comandato dal tenente colonnello Cellerino;

– il IV, su SPA 25/C/10, al comando del capitano Sovico;

– il V, anch'esso su SPA 25/C/10, agli ordini del capitano Briani;

– l'VIII, su Fiat 634, comandato dal tenente colonnello Lentini.

L'autoraggruppamento aveva svolto attività di rifornimento e trasporto truppe nella zona del bassopiano, dove gli autieri non si erano certo risparmiati nell'assolvimento del loro compito. Il II Autogruppo in particolare venne severamente impegnato per lo sgombero di Assab da tutti i materiali, essendo ormai la città minacciata molto da vicino dagli Inglesi.

Sulle vicende del *II Autogruppo* dello stesso Autoraggruppamento fornisce alcune notizie una breve memoria del capitano Luigi Parisi.

Oltre al nome del comandante, tenente colonnello Cellerino, egli indica quelli di altri ufficiali effettivi all'unità, quali il capitano Pistoni e i tenenti Sprenberg, Briaschi e Goliardo.

Quasi sempre il II Autogruppo era stato, dallo scoppio delle ostilità fino al dicembre 1940, a disposizione del Comando Aeronautica per lo sgombero dei magazzini della base di Assab, da dove il materiale veniva portato a Kambolcià e ad Aba. Questo lavoro veniva svolto di notte e a fari spenti, poiché la zona di Assab era battuta dagli aerei inglesi. La sede stessa dell'Autogruppo era stata più volte sottoposta a bombardamenti, i più pesanti dei quali erano stati quelli del 15 agosto del 1940, quando rimasero feriti 14 autieri, e del 29 dicembre, allorché trovò la morte il capo manipolo Durazzano.

Nel gennaio del 1941 il Comando dell'Autogruppo si trasferì ad Aba. Da qui numerose autocolonne partivano per Asmara, Gondar ed Assab e, quando giunse l'ordine di trasferimento a

CAPITOLO 3

Saca Gimma, in sede erano rimasti appena 60 automezzi.

In quest'ultima località il reparto veniva sciolto e di esso rimaneva soltanto un Ufficio Stralci. Con gli automezzi superstiti venne costituito il 111° Autoreparto del quale assumeva il comando il capitano Giovanni Mori, proveniente dal 1° Autoraggruppamento.

Il 16 aprile il 111° si trasferiva a Bonga, a disposizione del locale Comando Presidio, da dove partivano i rifornimenti per i presidi dell'interno. Per raggiungerli non esistevano strade, ma solo piste che, alle prime piogge, divenivano subito impraticabili.

Il 12 giugno 1941 l'autoreparto ripiegò su Gimma e, nel corso dello stesso ripiegamento, alle ore 13.00 del 13 giugno, subì un pesante attacco aereo, nel corso del quale nove autocarri vennero messi fuori uso e diversi autieri rimasero feriti.

Il 21 giugno, a Gimma, tutto il personale del 111° Autoreparto veniva fatto prigioniero dalle truppe sud-africane.

Dell'*VIII Autogruppo* dello stesso 2° Autoraggruppamento riusciamo invece a conoscere genesi, costituzione, vita e termine mediante una relazione del suo stesso comandante, il tenente colonnello Giacinto Lentini.

L'ordine di costituzione era pervenuto, insieme a quello relativo agli autogruppi II, IV e V, il 23 giugno del 1940, da parte del Comando Superiore A.O.I. e l'incombenza sarebbe spettata proprio a colui che ne sarebbe stato il comandante. Esso avrebbe dovuto essere costituito ad Asmara, mediante requisizione di tutti i Fiat 634 necessari.

Nel requisire gli automezzi, venne adottato l'accorgimento di mobilitare anche i rispettivi proprietari (i cosiddetti padroncini).

La sua articolazione comprendeva gli autoreparti 113°, 114°, 115° e 117°, ognuno su 4 autosezioni di 24 automezzi ciascuna. Grosse difficoltà emersero fin dall'avvio. In primo luogo, non esistevano né ufficiali né sottufficiali richiamati dal congedo. Qualcuno, addirittura, non aveva neppure prestato un precedente servizio militare. In definitiva, l'unico ufficiale in servizio permanente era il comandante, sulle cui spalle ricaddero direttamente l'addestramento iniziale e il compito di controllare che tutto si svolgesse a dovere. Notevoli difficoltà vennero incontrate anche per il reperimento del materiale di equipaggiamento.

Più facile fu invece reperire due officine che, per tutta la durata della campagna, si sarebbero fatte valere, tenendo sempre in perfetta efficienza il parco automezzi.

L'Autogruppo era appena riuscito a rabberciare tre delle previste quattro sezioni del 113° che il Comando Superiore dispose il loro utilizzo per le operazioni su Cassala. Esse furono subito all'altezza della situazione, entrarono in città con i primi reparti e rientrarono presso l'Autogruppo solo dopo due mesi, con l'elogio dello stesso Comando Superiore.

Ricostituitosi l'Autogruppo al completo, venne inviato a Chisimaio per lo scarico di una petroliera giapponese. La gigantesca autocolonna attraversò l'Abissinia, l'Ogaden e il Giuba, arrivando a Chisimaio senza perdere un solo automezzo e senza incorrere nel minimo incidente.

Si profilava ormai l'offensiva inglese e gli autoreparti 114° e 115° vennero rimandati a Cassala per lo sgombero di quella piazza.

Nell'approvvigionamento di materiali, solo le coperture offrirono note-

Carro armato costruito a Gondar nel 1941, eclatante espressione della fantasia italica in veste militare. Era stato realizzato con un trattore agricolo rivestito da foglie di balestre. Ne furono costruiti 4 esemplari.

voli difficoltà: al momento della costituzione dell'Autogruppo non fu possibile fornire più di un treno di gomme e una ruota di scorta per ogni automezzo; d'altronde non c'era nemmeno alcuna possibilità di averne dall'Italia, stanti le difficoltà di trasporto. Finché fu possibile, vennero adottati tutti gli accorgimenti per far bastare quelle che c'erano; ma a novembre si dovettero bruciare 40 autocarri, resisi inefficienti per la totale perdita dei pneumatici, per non lasciarli agli Inglesi. I loro autisti passarono a fare i fanti, combattendo insieme ai reparti di colore, e molti caddero prigionieri.

Dopo la caduta di Cheren, l'VIII Autogruppo venne impiegato anche per lo sgombero di quella piazza. Questo ulteriore sforzo fece esaurire del tutto le coperture, sì che il Comando Superiore diede ordine di rendere inefficienti tutti gli automezzi e abbandonarli nella boscaglia.

Le truppe superstiti vennero costituite in un battaglione autieri, con l'ordine di trasferirsi sull'Amba Alagi, dove il Duca d'Aosta stava spendendo le ultime sue risorse. Con la resa, finiva anche la vita dell'VIII Autogruppo.

Il colonnello Rodolfo Smiciklas fornisce invece notizie sull'attività dell'Autosezione Autonoma di Soddu, del 3° Autoreparto del Governo di Galla Sidamo. Sintetizziamo.

L'autosezione aveva in organico 32 uomini, 25 dei quali conduttori, e 25 erano anche gli automezzi, tutti leggeri, più un autocarro officina. Col crescere delle esigenze legate al non favorevole andamento della guerra, si ebbe un incremento di veicoli e conduttori tanto che alla caduta di Soddu, nel maggio del '41, si erano raggiunti 60 autocarri e 90 uomini.

Il reparto forniva servizi sia per esigenze presidiarie, sia per rifornire i reparti in linea, in zone caratterizzate da forte presenza di nemici indigeni. Piano piano, anzi, il carattere dei servizi divenne esclusivamente bellico.

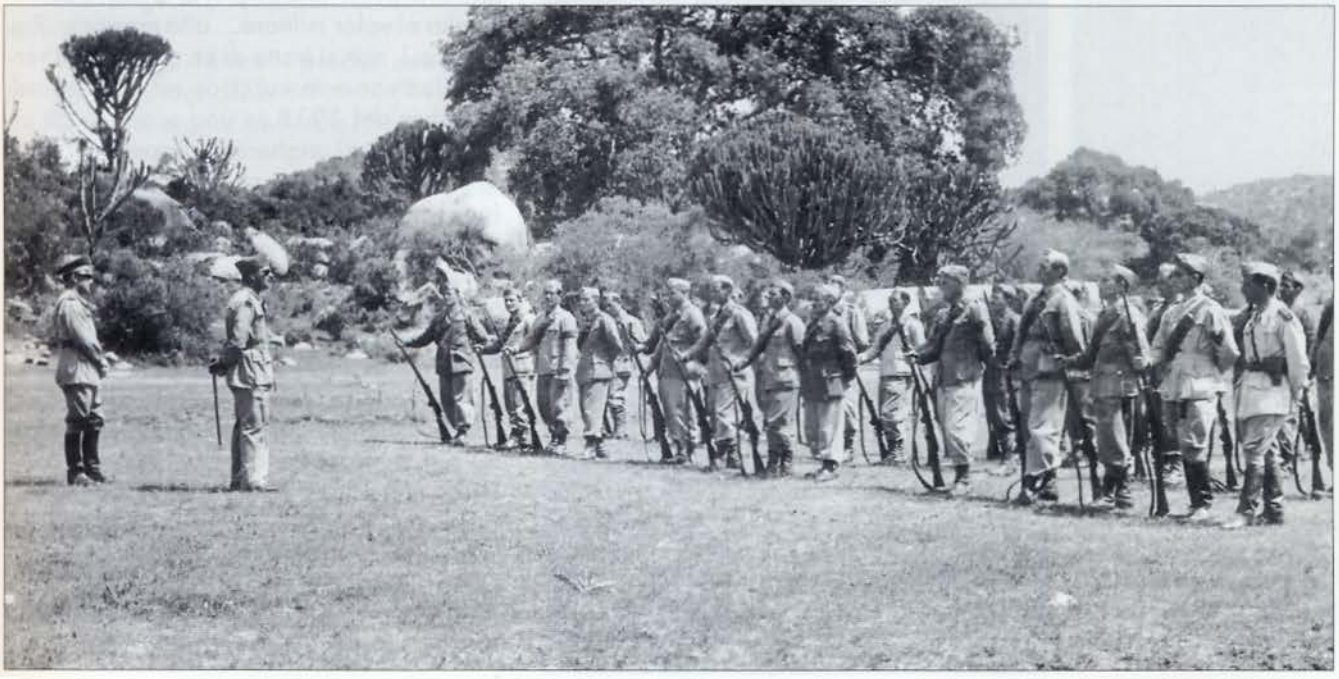
Le macchine, per lo più leggere, tipo Ford, venivano sempre assegnate con già nelle ruote migliaia di chilometri percorsi nel corso della campagna etiopica. Le condizioni delle strade, specie dopo le piogge, e le distanze enormi da coprire non erano il miglior toccasana per lo stato dei veicoli.

La Sezione, oltre a servizi isolati o per piccoli nuclei, effettuò anche autocolonne consistenti, quali quella finalizzata al trasferimento di un intero battaglione.

Nonostante gli attacchi aerei degli Inglesi e le imboscate degli indigeni che si appostavano in prossimità dei presidi da rifornire, i servizi vennero sempre portati a compimento.

Nella seconda decade di aprile del 1941, il caporale d'Agostino e l'autiere Fabbro, sotto mitragliamento e bombardamento aereo, riuscirono a trarre in salvo una macchina che era stata immobilizzata dalla piena del torrente Cullufù mentre ne stavano guadando il letto.

Verso la metà di maggio del '41 l'autiere Bruno, addetto al rifornimento in linea sul fiume Billate, pur ammalato, riusciva a svincolare il suo autocarro



Il Comandante del 117° Autoreparto parla ai suoi uomini nella boscaglia di Saganeiti (foto Museo Storico).

CAPITOLO 3

La densa e ampia chioma di un albero plurisecolare, nella boscaglia, è l'ideale per l'installazione di un'officina (foto Museo Storico).

dall'accerchiamento e in un secondo tempo, fatto prigioniero dagli Inglesi, tentava di bruciarlo per distruggere, con esso, il carico di munizioni.

Scarseggiavano i ricambi, che venivano consumati con molta parsimonia, preferendo ricorrere il più possibile a riparazioni, anche di fortuna.

L'attività dell'autosezione era appesantita inoltre dal fatto di dover provvedere, con poco personale, a riparare numerosi veicoli in transito, essendo Soddu un grosso centro di passaggio.

Il presidio di Soddu cadde il 22 maggio del '41, ma le macchine, per fortuna, erano quasi tutte fuori per servizio, sì che il bottino degli Inglesi, in fatto di automezzi, non fu né ricco né agevole.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Il «Ragazzo del '99» ed ex sottotenente degli Arditi nel corso della Prima Guerra Mondiale Giovanni Braca, qui comandante del 1° Gruppo Bande di Confine, oggi baldo 96enne ancora nel pieno possesso delle sue facoltà di scrittore e di cartografo, protagonista dell'episodio riferito nel testo (foto G. Braca).

La prima testimonianza «viva» dell'operato dei nostri autieri in Africa Orientale ce la fornisce (non sembri un paradosso) un... non autiere. Di esso ci parla infatti il generale Giovanni BRACA, un ragazzo del '99, nato a Lari (PI) il 5 maggio 1899, 96 anni al momento dell'intervista. Una vita lunga e densa di avventure, a cominciare da quella che gli fruttò la prima delle sue 4 medaglie d'argento (più una di bronzo); una medaglia al valor militare... alla memoria. Proprio così, non si tratta di un errore: egli venne effettivamente «ucciso» sul Grappa nell'ottobre del 1918 in uno scontro con un battaglione di ungheresi, seppellito, inserito nel bollettino dei caduti, decorato, ecc. (per i particolari della vicenda, si rimanda a «Ultime Voci dalla Grande Guerra», Brancato Editore). Nonostante ciò, egli è ancora qui, baldo e giovanile con i suoi 96 anni, a riferirci cosa facevano i nostri autieri in Abissinia. Ebbe il comando, col grado di 1° capitano, del Gruppo di Bande di Confine e sostenne aspri combattimenti, a capo dei suoi ascari, contro i cosiddetti «ribelli», che erano al servizio degli Inglesi. Spesso egli ebbe compiti di scorta ad autocolonne dal cui buon esito dipendevano le sorti di un combattimento. In una circostanza venne anche ferito, quando il suo autocarro saltò su una mina.

1940. Sono le prime fasi della guerra. Anche i conduttori si esercitano in lunghe marce a piedi attraverso la boscaglia (foto Museo Storico).

Delle sue tante e vivaci avventure vissute con gli autieri, racconteremo quella relativa ad una colonna di 45 automezzi diretti a trasportare viveri da Azozò, presso Gondar, fino al caposaldo di Culqualber che si diceva versasse in gravi difficoltà. Un primo tentativo era già andato a vuoto.

«Li avevo visti partire di primo mattino, quel 24 agosto del '41 – esordisce il generale – *scortati da un reparto di "camicie nere". Non era trascorsa un'ora, che tutta la colonna era già di ritorno ad Azozò, dove la nostra unità era accampata al fresco di un bosco di eucaliptus. Al 7° chilometro un attacco di ribelli, appostati sulle alture lungo la pista, aveva messo in fuga la scorta che era rientrata ad Azozò. Al comandante della colonna, un sergente autiere, non era rimasta altra scelta che riportare i mezzi alla base.*

Verso le 11.00, venni convocato dal generale Nasi.

"Braca – mi chiese – perché non ci riprovi tu con i tuoi ascari?"

"Quando, signor generale?"

"Ora!"

Presi a tergiversare, a inventarmi i più svariati pretesti per rinviare la partenza. C'era una ben precisa ragione alla base della mia finta titubanza, ragione che tuttavia non potevo esternare al comandante. Era presente infatti al colloquio il maggiore Salandin, un ufficiale che aveva saputo conquistarsi la simpatia e la fiducia di colleghi e superiori. Ero stato il solo a nutrire dei sospetti su di lui ma, quando li esternai, mi diedero del visionario.

Accomiatandomi, dissi forte perché il maggiore potesse sentire:

"Allora d'accordo, signor generale, partiremo domattina, verso le dieci!"

Appena fuori della portata degli orecchi e degli occhi di Salandin, radunai alla svelta autieri ed ascari, dicendo loro:

"Ragazzi, se vogliamo che questa missione riesca, dobbiamo partire subito, in questo stesso momento!"

Fu questione di pochi minuti, il tempo di riallineare la colonna e di piazzare i miei ascari, divisi in cinque bande, sui due automezzi di testa, su uno al centro e sui due di coda.

Gli ascari: combattenti eccezionali, di totale affidabilità, ma istintivi, primordiali; pronti ad esultare all'unisono come bambini quando facevano centro su un nemico, ma anche pronti a dare la vita per il loro capo, come dei lupi per il loro capobranco. Ma non li comandi con il grado o con le lusinghe, né con minacce o punizioni. Con loro c'è solo uno strumento: l'esempio. Se perdi la loro fiducia, se perdi la faccia, sei finito. Fu ciò che avvenne ad un ufficiale italiano (non faccio nomi) che, dovendo mandare al combattimento tre delle sue quattro compagnie, preferì starsene al campo, al sicuro, con l'unica compagnia rimasta. Al ritorno tutto il gruppo gli dichiarò l'"abiet". Il termine potrebbe tradursi con ammutinamento, ma è qualcosa di peggio, perché al rifiuto di obbedienza si aggiunge il disprezzo. Il suo valore ha inoltre estensione universale: chi lo ha ricevuto, verrà rifiutato come comandante da qualsiasi altro ascaro. L'ascaro darà la sua vita per salvarti, ma tu devi essere lì, ad affrontare gli stessi suoi pericoli.

C'era un grosso affiatamento tra gli ascari e gli autieri: "Con gli ascari – solevano dire questi ultimi – non abbiano mai paura, con le camicie nere, sì!".

Partimmo, dunque, che non era mezzodì, cogliendo di sorpresa la spia. Al settimo chilometro, ecco l'attacco. Si trattava, per for-

CAPITOLO 3

tuna, di poche vedette lasciate lì dagli Inglesi che ci aspettavano solo per la mattina dopo. Un'azione combinata delle prime tre bande riuscì a respingere l'assalto. Con la sicurezza garantita dagli ascari appiedati, l'intera colonna poté sfilare.

Passarono altri due chilometri ed ecco un nuovo intoppo. Di traverso alla pista, per tutta la larghezza, i ribelli avevano eretto dei rustici muretti con delle pietre ammonticchiate le une sulle altre. Gli addetti a una mitragliatrice messa sulle alture vicine furono neutralizzati, ma la rimozione dell'ostacolo non appariva affatto agevole: tra i massi, infatti, si notava la presenza di mine "a rilascio di pressione"; chi avesse tentato di rimuovere le pietre sarebbe saltato in aria. Che fare? Fu lo stesso sergente autiere, comandante della colonna, a escogitare una brillante soluzione. Una delle funi in dotazione ai mezzi venne fatta passare al di là del muretto; poi, uno strattone alle estremità, e i massi vennero giù. Le mine, liberate, deflagrarono con grande fragore, sollevando gioiose grida di entusiasmo da parte degli ascari, mentre attorno a noi pioveva uno spolverio di sassi. Nel varco aperto passava il primo mezzo e, sulla sua scia, tutti gli altri. A seguire, trovammo altri cinque muretti, ma ormai la contromisura era collaudata, con scorno degli Inglesi.

Al termine della missione proposi il sergente per una medaglia che premiasse sia l'abilità che la grande disponibilità del militare. Totale disponibilità la trovai sempre, d'altronde, in tutti gli autieri, mai riluttanti anche nelle situazioni di maggior pericolo. Non rifiutavano neppure, all'occorrenza, di trasformarsi in combattenti, imbracciando l'arma e sparando direttamente dal posto di guida. Più volte, in occasione di altre autocolonne, subimmo attacchi aerei. In simili circostanze, non esitai a bloccare la colonna e ordinare ai conduttori di ripararsi sotto l'automezzo: perdere degli ascari, sarebbe stato doloroso, ma accettabile; perdere un autista sarebbe stato un bel guaio.

Verso le 20.00, al chilometro 23, a circa metà del viaggio, trovammo la XXII Brigata coloniale del colonnello Torelli che era stata impegnata nella mattinata stessa in duri combattimenti con i ribelli, nel corso dei quali due ottimi ufficiali, poi decorati alla memoria, avevano perso la vita.

Rifocillatici con del tè, riprendemmo il cammino. Era ormai notte. Presi posto sulla macchina di testa, l'unica che procedeva, lentissima, a fari accesi, per scoprire le mine anticarro che certamente erano state disseminate lungo la pista. Ve n'erano, infatti, collocate da poco, e la terra rimossa aiutava a individuarle. Disposi allora che,

Autocolonna per trasporto di truppe indigene (foto SME - Ufficio Storico).

a turno, due ascari precedessero a piedi la colonna e, avvistate le mine, le rimuovessero buttandole fuori pista. Trattandosi di mine anticarro, non costituivano pericolo per l'uomo.

Alle due di notte raggiungemmo finalmente Culqualber: quattordici ore di viaggio tra insidie, ostacoli e combattimenti per coprire 50 chilometri! Con quanta ansia fossimo attesi lo scoprii subito: tranne le sentinelle, erano tutti a letto e dovetti dannarmi l'anima, minacciando di piantar tutto e di andarmene, per racimolare un po' di manovalanza e deporre il carico in mezzo al piazzale, con l'aiuto degli ascari e degli autieri.

Albeggiava, al momento della partenza. Non ricordo che qualcuno mi abbia rivolto un grazie, né ritenni valesse la pena di svegliare il comandante. La riuscita dell'autocolonna, alla fin fine, era stata per me solo una rivalsa contro gli Inglesi, quasi la vincita di una scommessa.

Sulla via del ritorno, subimmo un violento attacco a un chilometro dalla posizione della XXII brigata; riuscimmo a respingerlo, ma l'episodio ci costò otto morti. Nuova sosta nel campo e via, ripartiti.

Ancor prima di raggiungere Azozò, altri attacchi ci vennero indirizzati dai lati della pista, ai quali rispondemmo senza interrompere la marcia. Nella tarda mattinata, la colonna rifaceva il suo ingresso al campo.

Recatomi dal generale Nasi a fare la mia relazione sulla spedizione, gli feci credere di aver riportato sani e salvi una quarantina di mezzi.

"Bravo, Braca – esclamò il generale soddisfatto per una perdita così lieve – ti meriti un premio: eccoti una cassa di vino da bere con i tuoi uomini!"

"Eccellenza – replicai – e se avessi riportato più di 40 mezzi?"

"Ti avrei dato una stecca di sigarette per ogni automezzo in più!"

"Allora mi dia cinque stecche, perché li ho riportati tutti e 45!"

Incredulo, il generale telefonò in autosezione e, avuta la conferma:

"Braca, tu mi vuoi rovinare. Cinque stecche non te le posso dare, devo pensare anche agli altri. Accontentati di due!"».

Il personaggio di cui ci accingiamo a riportare la testimonianza, è già stato protagonista, con le sue rocambolesche avventure, di alcune pagine del primo volume di quest'opera, nel capitolo dedicato alla Guerra Italo-Etiopica. Si tratta di Stefano FULCINITI, calabrese ma residente a Colonna, in provincia di Roma. Chi ha già letto il citato volume, ricorderà che egli era stato anche autista personale del maresciallo De Bono, e aveva combattuto a Passo Aurieu, assistendo personalmente alla morte di padre Reginaldo Giuliani. Vale perciò la pena di continuare ad ascoltare il suo racconto che si sposterà di poco avanti nel tempo, cioè al 1940, ma non nello spazio, che continuerà ad avere lo stesso scenario. Ascoltiamo perciò il seguito del suo racconto.

«Con l'inizio della Seconda Guerra Mondiale, venni richiamato al 103° Autoreparto del IV Autogruppo di Manovra.

La Storia forse esprimerà un diverso giudizio, ma io avevo la sensazione che molti ufficiali italiani facessero il gioco degli Inglesi; non saprei altrimenti spiegarmi perché, mentre gli aerei nemici ci massacravano con i loro bombardamenti, essi ci ordinavano di non reagire e non rispondere in alcun modo.

All'inizio del conflitto eravamo a Cassala, con le truppe di occupazione, per trasportare ora uomini, ora munizioni.

Tutto procedette tranquillo, nella fase di avanzata. Quando però la guerra cominciò a prendere un diverso andamento e cominciammo a retrocedere, fu un vero macello.

Gli aerei erano il nostro incubo quotidiano. Un giorno, presso Tessenei, con una piccola colonna di tre mezzi stavamo attraversando una piana che, essendo allagata, veniva superata su un terrapieno gettato attraverso di essa. A un tratto venimmo raggiunti da due "Closter Gladiator" i quali prima ci superarono poi, con una virata, ci si portarono incontro e presero a mitragliarci. Consci del pericolo rappresentato dalla natura del materiale trasportato, abbandonati gli automezzi, ci gettammo a razzo alla ricerca di un riparo. I mezzi, fortunatamente, uscirono quasi indenni, ma uno dei miei due compagni venne ferito a una gamba. Medicatolo alla meglio, lo ricollocammo di peso al posto di guida e riprendemmo il cammino.

La ritirata ci sottopose ad enormi fatiche. Un giorno, eravamo appena tornati da un trasporto ad Addis Abeba, quando ci giunse l'ordine di caricare delle truppe a Cassala e portarle fino a Barentù. Guidai per 48 ore consecutive, sempre incollato al volante, senza mai dormire. Al terzo giorno, crollai.

Nella seconda fase della ritirata, fummo impiegati per trasportare munizioni da Asmara a Cheren. Notti e notti di viaggio. Con i nostri SPA 38 si impiegava non meno di 7—8 ore per coprire gli 80 chilometri che separavano le due città. Dovendo viaggiare a fari spenti per non essere avvistati, si faceva tutto il tragitto in prima marcia, non seduti in cabina, ma fuori, in piedi sul pre-

CAPITOLO 3

dellino, con solo un braccio sul volante. All'arrivo, ci usciva il sangue dagli occhi per lo sforzo di scrutare attraverso il buio per scorgere ed evitare i pericoli della strada.

In 12 fummo poi mandati a portare ad Addis Abeba le munizioni dai depositi di Asmara. I primi viaggi furono però da Massaua dove, non essendo ormai questa città considerata più sicura, caricavamo materiale di ogni genere da portare ad Asmara. Da questa città ad Addis Abeba corrono mille chilometri che noi coprivamo in tre giorni.

Non mancarono gli incidenti, anche gravi. Una sera stavamo tornando da Addis Abeba a Massaua con i mezzi scarichi con a bordo, uno ogni macchina, dei marinai che dovevano essere condotti al porto. Nella colonna io occupavo la terza posizione. L'automezzo che mi precedeva, condotto dal caporale Bonarrico, aveva un guasto all'impianto di illuminazione. Facendosi notte e non avendo il tempo né i mezzi per ripararlo, decidemmo che, a fargli luce, avrebbero provveduto l'automezzo che lo precedeva e il mio che lo seguiva. I mezzi avrebbero marciato non in linea, ma sfalsati – uno sul lato sinistro e uno sul destro rispetto a quello in avaria – affinché i fasci di luce non venissero intercettati dagli automezzi stessi (cosa che sarebbe invece avvenuta, se gli automezzi avessero proceduto allineati).

A un certo punto, lungo la pista che attraversava la piana di Gobbò, venne a trovarsi un OM fermo con un semiasse rotto e con il cassone sollevato per la riparazione. Il Bonarrico non si avvide in tempo dell'ostacolo e andò a schiantarvisi contro. Il muso del mezzo investitore si infilò sotto il cassone e la cabina si schiacciò contro la sponda, con il conduttore incastrato dentro. Il marinaio invece, sbalzato dalla cabina, restò immobile a terra. Io, che seguivo, effettuati in tempo la frenata, per non investirlo. Non così quello che mi seguiva il cui autista, per evitare di tamponarmi, mi sorpassò sulla sinistra. Avvedutosi all'ultimo istante dell'uomo a terra, e non potendo più fermarsi, tentò di superarlo facendolo passare sotto il cassone. La manovra riuscì solo in parte perché il poveretto, schivato dalle ruote, venne agganciato e trascinato dal giunto posteriore. Immediato, il soccorso dei due feriti e il loro trasporto presso un ambulatorio e da qui in un ospedale. Qualche tempo dopo, ripassando, ci fermammo a chiedere notizie: il povero Bonarrico era morto; il marinaio invece, più fortunato, stava per essere dimesso.

In occasione dell'ultimo viaggio, fummo mandati incontro alle truppe che si stavano ritirando dalla Somalia. Le incontrammo sul fiume Auasc, le caricammo e ci dirigemmo verso Addis Abeba, ma presso Adama un nuovo ordine ci dirottò. Per una nuova strada, ritornammo verso l'Auasc e lo riattraversammo. Al di là del fiume, sulle colline, c'erano già gli Inglesi. Prendemmo per una pistarella che si inoltrava nella boscaglia. Procedemmo fra enormi difficoltà, abbattendo alberi per farci strada e raggiungere Sciasciamanna dove, in mezzo al bosco, c'era un aeroporto. Qui lavorava la ditta Rapetti e noi speravamo di trovare qualcosa da mangiare. L'autoreparto era ormai tutto smembrato, sparso su tutto il territorio. Non sapevamo neppure a chi eravamo in forza; nessuno ci dava da mangiare; ci caricavano di roba da trasportare e poi... arrangiarsi. Così eravamo costretti anche a sgraffignare, dove capitava, qualcosa da mettere sotto i denti.

L'aeroporto era stato abbandonato: scappati tutti. Cercando cibo, trovammo della farina di granturco, ormai marcia e amarissima, immangiabile. Fortuna volle che io riuscissi ad ammazzare un'antilope che, arrostita, placò i morsi della nostra fame.

Ci portammo ad Alamosoddu, sopra il lago Margherita. Eravamo sempre quei 12 ed avevamo come comandante un tenente, sul quale però era ormai inutile fare affidamento: pareva una "gallina bagnata", avvilito, smorto, incapace di prendere ogni più piccola decisione.

Ad Alamosoddu trovammo radunate molte truppe di ogni nazionalità. Il comandante di un reparto di ascari ci fece consegnare una pagnottella di granturco a testa ed io mi diressi verso un'acacia poco lontana, dove vedevo già parcheggiata un'autobotte, a mettere a riparo il mio automezzo. Il terreno era pianeggiante, in parte coperto da paludi. L'autista dell'autobotte mi fece segno di avvicinarmi, rassicurandomi sulla consistenza del terreno. Avanzai, e affiancai il mio mezzo al suo.

Mi sedetti sulla pedana del mio autocarro e mi accinsi ad addentare la mia pagnottella, senza porre particolare attenzione al mio occasionale vicino quando questi:

"Ehi, non mi riconosci?"

Lo guardai, cercando di focalizzare il suo volto nel campo dei miei ricordi.

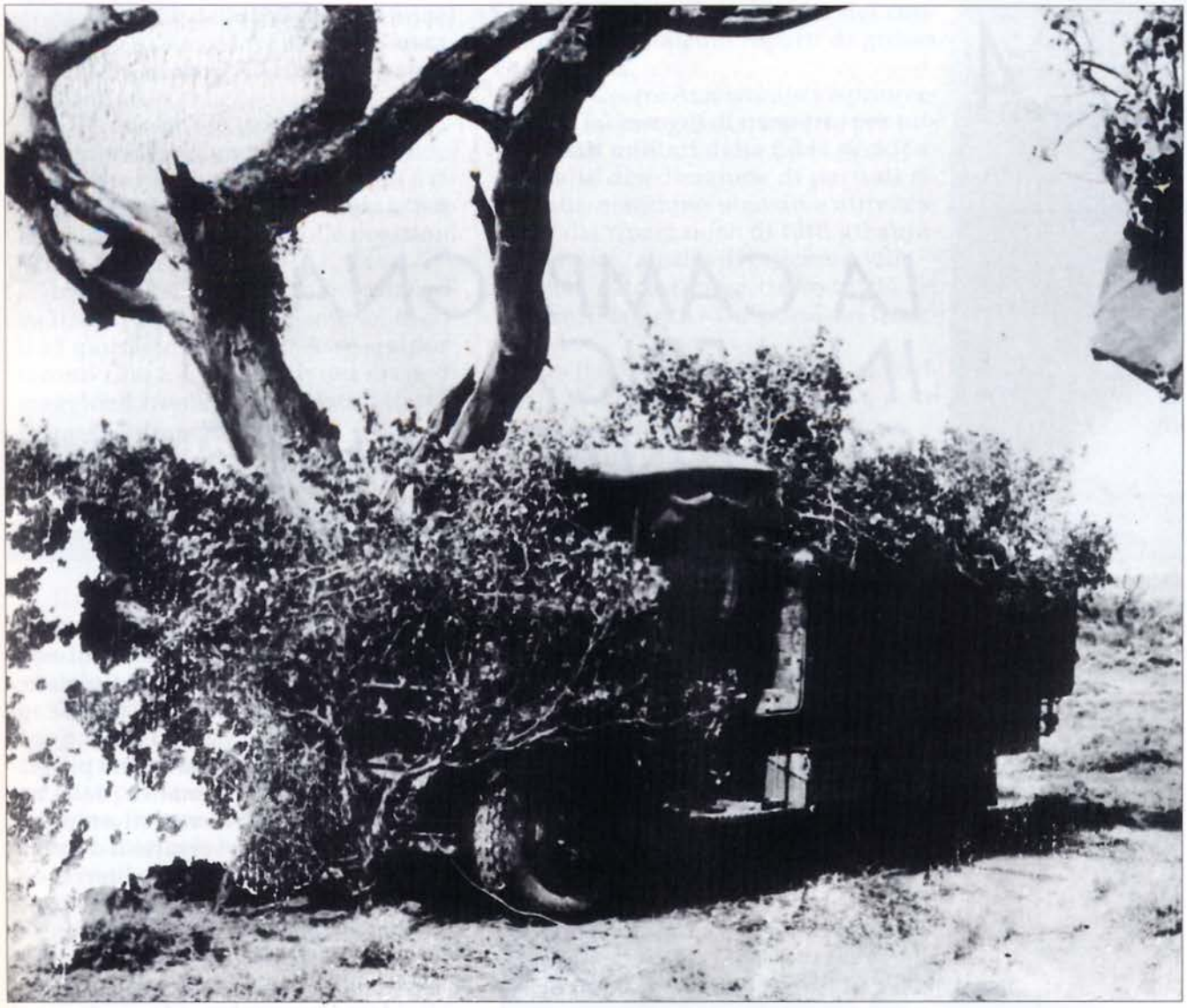
"Io sono quello della Bulk. Ti ricordi?"

Sì, mi ricordai, e ricordai anche la circostanza che ci aveva fatto incontrare e nella quale gli avevo fatto un favore, togliendolo da una critica situazione.

Dopo i convenevoli di rito:

"Purtroppo – gli dissi – non posso darti nulla da mangiare – ho solo questa farina di granturco, ma è fradicia!"

"Se è per questo – ribatté – non preoc-



Mimetizzazione di un autocarro (foto SME - Ufficio Storico).

cuparti: ho l'autobotte piena di viveri!"

Era vero, il mezzo era pieno di ogni ben di Dio. Chiamammo i miei undici compagni e, tutti insieme, si festeggiò con un favoloso risotto.

Da Alamosoddu ci portammo verso il fiume Omo Bottego e l'attraversammo su una passerella. Eravamo appena passati, quando questa venne centrata da un bombardamento e crollò.

Ci recammo a Gimma, capoluogo del Kaffa. Qui venne costituito un Battaglione di Autieri Fucilieri composto da ex autieri ormai appiedati. Noi, i soliti dodici, non fummo presi, in quanto avevamo ancora, tutti, dei mezzi efficienti, ma fummo utilizzati per rifornire di viveri lo stesso battaglione che, una volta costituito, fu mandato a operare presso l'Omo Bottego.

La ritirata continuava. Un centinaio di autieri che venivano su da Saca verso Gimma venne assalito da una banda di ribelli: tutti furono trucidati.

Infine, arrivarono gli Inglesi che ci presero prigionieri. Con gli stessi nostri mezzi, carichi dei nostri soldati, prigionieri tanto noi che essi, raggiungemmo il campo di concentramento di Addis Abeba».

Qui inizia una nuova fase della vita militare dell'autiere Stefano Fulciniti, quella di prigioniero, che si sarebbe protratta per sette anni, tra i campi di prigionia di Addis Abeba, Dire Daua, Mandera (immortalata dal libro «L'inferno di Mandera»), Berbera, Burguret. Sette anni ricchi di peripezie, dove c'è posto per tutto: imbarchi su navi disastrate, cacce di cinghiali, furto di angurie per mezzo di un'ambulanza, malattie, ricerca di espedienti per sopravvivere, fino alla rocambolesca fuga finale su una camionetta rubata. Materiale a non finire per un intero romanzo che purtroppo, per mancanza di spazio, ci vediamo costretti a non scrivere e a non leggere mai.

Il Fulciniti tornerà in Italia dopo una lunga permanenza in Africa, in seguito all'atteggiamento ostile verso gli Italiani da parte dell'imperatore Hailé Selassié. Con il ritorno, egli perdette tutto il frutto di un'intera vita di lavoro.

Pochi mesi dopo questa intervista, egli purtroppo decedeva, all'età di 78 anni.

CAPITOLO 4

LA CAMPAGNA IN AFRICA SETTENTRIONALE

Se c'è un elemento che, a fattor comune, ha caratterizzato tutti i teatri di guerra che hanno visto presenti le Forze Armate italiane nel secondo conflitto mondiale, è l'inadeguatezza dei mezzi disponibili in rapporto allo scopo che si intendeva raggiungere, specie se questi mezzi vengono messi a confronto con quelli delle forze opposte.

Lo scoppio della guerra coglieva l'Esercito Italiano, in Libia, ancora impreparato, come d'altronde avveniva nelle altre zone di operazione. Impreparato non solo a un confronto con le maggiori potenze, ma anche in rapporto a un territorio con caratteristiche geografiche e climatiche del tutto particolari.

Un computo appena onesto e obiettivo avrebbe mostrato come improponibile uno scontro con le forze che gli Inglesi avevano fatto affluire in Egitto per ferrovia dai possedimenti africani, o dall'Asia attraverso il Canale di Suez, o dall'Australia e dall'India servendosi dei porti di Mombasa, Porto Sudan e Suez. I mezzi motorizzati e meccanizzati erano addirittura dieci volte superiori a quelli italiani disponibili in zona.

Questo, a est. Ma l'Esercito Italiano, almeno all'inizio del conflitto, doveva anche fronteggiare, a ovest, sul fronte tunisino, i reparti francesi, altrettanto bene armati ed equipaggiati.

Per contro le unità italiane dovevano operare con fortificazioni di confine ancora incomplete, con mezzi corazzati ed artiglierie vetusti (alcuni addirittura residuati della Prima Guerra Mondiale), con scorte limitate di ogni tipo di materiale, con personale approssimativamente addestrato e privo di esperienza, non rodato dalla necessaria acclimatazione, trattandosi di truppe appena giunte dalla madre Patria.

La situazione era resa ancora più grave, addirittura drammatica, dalla notevole difficoltà di ricevere rifornimenti, essendo in mani avversarie il dominio del mare e del cielo sul Mediterraneo.

Il 24 giugno del 1940, con la stipula dell'armistizio con la Francia e con l'adesione delle truppe dell'Africa Settentrionale Francese al Governo di Vichy, decadeva ogni preoccupazione sul fronte occidentale.

Gli schiaccianti successi che, nel frattempo, la Germania stava ottenendo su ogni fronte, spingevano le autorità politiche italiane a sollecitare e imporre l'avvio delle ostilità.

La campagna si sarebbe articolata in fasi abbastanza ben distinte, caratterizzate da continui rovesciamenti di fronte, fino all'epilogo.

Nella prima fase, le forze italiane, con una rapida avanzata iniziata il 13 settembre e portata a compimento il 16 successivo, occupavano l'oasi di Sidi El Barrani.

Il contrattacco degli Inglesi ebbe inizio l'8 dicembre e le forze italiane, dopo una resistenza protrattasi per due mesi, vennero respinte fino al Golfo della Sirte.

L'avvento del generale Rommel al comando delle forze tedesche provocava un rapido ribaltamento della situazione. Con fulminea azione, dal 31 marzo al 13 aprile del '41, gli Inglesi vennero ricacciati fino in Egitto.

Al comando delle truppe italiane nel frattempo si succedevano vari generali: Balbo, Graziani, Gariboldi, Bastico, nell'ordine.

Il 18 novembre, a sorpresa, gli Inglesi sferrarono un nuovo contrattacco, costringendo gli Italo-tedeschi a ripiegare, il 17 gennaio 1942, dopo la battaglia della Marmarica, sulle posizioni di Ain el Gazala.

Immediata, la seconda controffensiva italo-tedesca: dal 21 gennaio, in soli 15 giorni, le forze dell'Asse si riportarono fino a El Mechili; nel mese di maggio, il fronte veniva riportato sulla linea Sollum-Halfaya.

Nell'estate del 1942, la decisiva e sfortunata battaglia di El Alamein determinò in senso negativo per Italia e Germania le sorti della guerra in Africa Settentrionale.

Il ripiegamento avvenne verso la Tunisia dove, con l'ingresso in guerra anche degli Stati Uniti, il 13 maggio le forze italo-tedesche si arrendevano.

Questo, in estrema sintesi, lo sviluppo dell'intero conflitto che ora ripercorreremo con maggiore attenzione, fase per fase, per scrutare e scoprire come, in esse, si inserì l'attività dei reparti automobilistici.

Il Corpo Automobilistico all'inizio delle ostilità

È ovvio che, nel corso di una lunga campagna quale quella che si svolse in Africa Settentrionale e che vide impegnate un gran numero di unità delle varie armi, altrettanto elevato fu il numero e la tipologia dei reparti automobilistici. Di alcuni di essi forniremo notizie sufficientemente dettagliate, di altri daremo appena dei sintetici cenni, ma di molti non verrà riportato neppure il nome. Chi prima di noi ha provato a nominarli tutti ha solo riempito un elenco di cinque cartelle dattiloscritte con i soli numeri distintivi dei reparti. La storia del Corpo Automobilistico, nei quasi tre anni di combattimenti, venne scritta da unità che possono essere quantificate come segue:

– 2 autoraggruppamenti (1° e 12°);
– 15 autogruppi (6 pesanti, 5 di manovra, 3 misti, 1 speciale);
– 85 autoreparti (41 pesanti, 17 misti, 5 leggeri, 8 reggimentali, 4 reparti soccorso stradale);
– 5 parchi automobilistici;
– 9 officine mobili pesanti.

A rappresentare il Corpo Automobilistico in Libia, alla vigilia del conflitto, c'erano alcuni reparti di grossa consistenza.

Il *20° Centro Automobilistico* provvedeva ai fabbisogni di trasporto per tutti gli enti militari della Libia occidentale; alla distribuzione di parti di ricambio, macchine utensili e attrezzature; alla riparazione di tutti gli automezzi con l'ausilio di officine civili.

Memorabile rimase, tra le attività del Centro, il famoso «Trasporto dei Diecimila».

Era il novembre 1938. C'era già nell'aria il sentore di ciò che di lì a poco avrebbe potuto accadere.

Dalla madrepatria erano stati trasferiti in Libia diecimila coloni, destinati ai vari villaggi che erano stati approntati lungo la costa. Oltre mille automezzi del 20° Centro, allora comandato dal colonnello Ettore Perdicchi, in sole 24 ore prelevarono i diecimila dal punto di raccolta e li distribuirono – senza intralci, senza incidenti, senza ri-

La guerra in Africa Settentrionale non è ancora cominciata. C'è tempo per effettuare esercitazioni nella sabbia del deserto. Qui un A.S.37 armato da una mitragliatrice da 20 mm e da una mitragliatrice Breda (foto Museo Storico).

CAPITOLO 4

tardi – presso i loro villaggi di destinazione, distanti alcuni anche centinaia di chilometri.

Il *21° Centro Automobilistico* svolgeva analoghe funzioni per il settore orientale della colonia.

I due centri perciò, oltre alle analoghe funzioni degli omonimi enti in Patria (inquadramento, addestramento e impiego del personale), svolgevano anche compiti di stabilimento.

Il I e II Autogruppo Libico, operanti rispettivamente in Tripolitania e in Cirenaica, effettuavano trasporti per tutti gli enti militari e civili del Governo della Libia esistenti a nord della li-

nea di demarcazione Comando Militare Sahara.

Il Servizio Autonomo Automobilistico del Sahara Libico svolgeva le stesse mansioni dei due autogruppi a sud della stessa linea di demarcazione.

Con l'inizio delle ostilità, mentre il 20° Centro rimaneva al suo posto, il 21° si doveva trasferire da Bengasi alla zona Tobruk-Bardia con tutte le sue officine mobili e pesanti.

Ai due centri, divenuti per mobilitazione «Parchi», si aggiunsero le varie officine Fiat, Lancia, Alfa Romeo, che formarono il gruppo degli stabilimenti ausiliari.

Milo
Amorgo
Stampalia
Rodi
Scarpanto
Caso
Cerigo
C. Matapan
Cerigotto
Canea
Candia
C A N D I A
D I T E R R A N E O
36°
34°
32°
30°
28°
26°
BENGASI
(BERENICE Ben Ghazi)
C I R E N A I C A
Derna
Tolmeita
(TOLEMAIDE)
Gebel Acdar
Gebel Dacar
Sollum
Sidi Barrani
Marsa Matruh
Ras el Ghain
Ras el Tin
G. di Bomba
Porto di Tobruk
(Tetrapolis)
Ras el Melah
Ras Hafeimah
Ras Buleah (WATER)
Caser-es-Sarga-el-Uadi
Mt Acabet-es-Seghir
Caser el Agheibiah
Bir Rabia
Bir Tlami
Mt Acabet-el-Kebir
(Chrysathmus magnus)
M A R M A R I C A
Sidi Barrani
Sollum
Halfaya Pass
Capuzzo
Bardia
Sidi Omar
Fort Maddalena
Giarabub
Gara Trossa
Gara el Medafeh
M. Kheme
Garah
O. di Um-es-Seghir
Siuah
(25m. sotto il livello del mare)
O. di Siuah (di Giove Ammone)
Oasi Aragi
(70m. sotto il liv. d. mare)
M. Pacho
Oasi Uttiah
O. di Bahrein
M. Ehrenberg
M. Minuto
Bir Hairam
Bir Acrama
Bir Gibbeni
Bir Hacheia
Bir Hassan
Bir Tengeder
Bir Battifal
Bir Sighen
Sighen
Gebel Acdar
(Montagne Verdi)
Martuba
Derna
Slonta
Barce
Cirene
Teucheira
Berenice
Thegheire
Sidi Garbaa
Sidi Haneish
Gasr Libia
Gasr Gaddafi
Gasr Salamma
Soluc
Gardasi
Allem Daund
Halaighet
Fialia
Cabr el Agaba
Zauia el Aga
Haliah
Khedir bu Ascar
El Mahasi
Harmus el Hammied
B A R C A
Bel Gania
Merua Breiga
Mutar
Sechera
Zauia Negila
Caser Zoahi
G. Maragh
Bir Hassam
Ghirza
Ghirza
Ghirza

CAPITOLO 4

Il Corpo Automobilistico non godeva di salute più florida rispetto a quella generale dell'intero Esercito: automezzi eterogenei, antiquati e inadatti a muovere nel particolare ambiente; una preparazione tecnica del personale acquisita in modo affrettato dietro l'incalzare delle esigenze d'impiego; l'organizzazione delle riparazioni e dei rifornimenti impostata solo per le esigenze, in patria, del tempo di pace.

Per contro, l'ambiente delle operazioni moltiplicava le difficoltà derivanti dal clima, dal terreno, dalle vie di comunicazione. In particolare, la rete stradale era costituita da piste rudimentali e da carovaniere ben poco affidabili, a volte perfino difficili da individuare.

Unica strada degna di tal nome era la litoranea «Balbia», lunga 1.822 chilometri, dal confine tunisino a quello egiziano. Purtroppo, gravissimo inconveniente ai fini logistico-operativi, essa si sviluppava su terreno estremamente aperto: nessuna copertura, nessun riparo venivano offerti contro possibili attacchi.

Questo il sistema viario sul quale per più di due anni e mezzo le unità automobilistiche avrebbero mosso i loro automezzi fino alle più sperdute oasi dell'interno.

A nulla era valso il fatto che il maresciallo Italo Balbo, Governatore Generale della Libia e futuro Comandante delle Forze Armate in Africa Settentrionale, avesse fatto presente la critica situazione a Mussolini in una relazione dell'11 maggio: «Non mi soffermo – si legge – a commentare le richieste di armi, di automezzi, di carburanti e di munizioni: sarebbe inutile mandare altre migliaia di uomini, se poi non potessimo fornir loro i mezzi per muovere e per combattere».

Il personale preposto alla guida e alla riparazione dei mezzi non possedeva, nella maggior parte dei casi, alcuna preparazione in materia. Infine, gli enti cui gli stessi mezzi vennero avviati per l'espletamento di qualche servizio, tendevano a trattenerli per tutt'altri scopi.

Avanzata su Sidi El Barrani

Poiché, per l'Italia, si imponeva la necessità politica di essere almeno presente sul teatro delle operazioni, la coscienza delle proprie scarse possibilità avrebbe dovuto imporre di prendere in considerazione soltanto l'ipotesi difensiva e verso tale ipotesi erano orientate le direttive strategiche iniziali del Comando Supremo Italiano. Ma gli eventi si sarebbero rapidamente evoluti, trascinando il Paese verso scelte inizialmente trascurate.

Il 24 giugno veniva stipulato l'armistizio con la Francia.

Il 28 giugno il maresciallo Balbo perdeva la vita quando l'aereo su cui si trovava veniva abbattuto, per un tragico errore, dalla contraerea di Tobruk; le cariche di Governatore Generale e Co-

Autotrasporto di Bersaglieri lungo la via Balbia. Sullo sfondo: l'arco dei Fileni (foto SME - Ufficio Storico).

mandante Superiore venivano assunte dal maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani. Le truppe tedesche intanto mietevano ovunque schiaccianti successi ed erano già in procinto di attaccare l'Inghilterra.

Da Roma si cominciò a sollecitare l'avanzata in territorio egiziano; l'illusione di una imminente fine della guerra a favore della Germania faceva sorgere, nella mente dei nostri politici, la preoccupazione di trovarsi esclusi dal banchetto dei vincitori.

Il Comando Superiore A.S. tuttavia, ben conscio della fragilità della propria organizzazione, insisteva per ottenere il materiale necessario prima di azzardare qualsiasi azione offensiva, ma il Comando Supremo, pressato da politici ottusamente ambiziosi, non dava tregua. Con questo stato di cose, venne pianificata l'avanzata su Sidi El Barrani.

L'offensiva in Egitto, che veniva avviata in settembre, non venne preceduta da alcuno studio, né sul piano terrestre, né su quello navale, né su quello aereo per fissare le linee generali e, in rapporto ad esse, i mezzi occorrenti; essa venne ordinata e condotta soltanto in funzione delle esigenze politiche del momento.

In Libia erano allora presenti due armate:

– la 5ª, composta dal X Corpo d'Armata (con le Divisioni «Sabratha», «Bologna» e «Savona»), dal XX (Divisioni «Pavia», «Brescia» e «Sirte») e XXIII (Divisioni Camicie Nere «23 marzo» e «28 ottobre»);

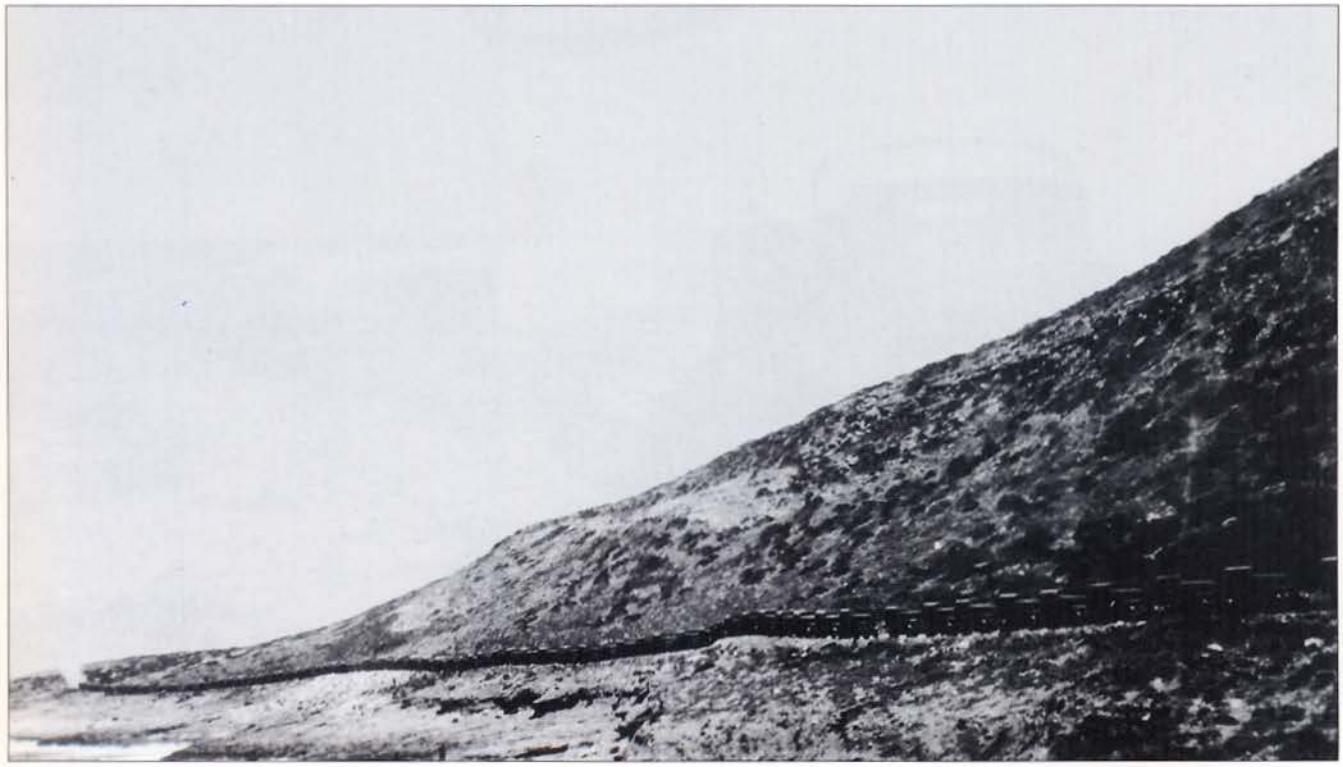
– la 10ª che includeva il XXI C.A. (Divisioni «Marmarica», «Cirene» e «1ª Libica»), e XXII (Divisioni «Catanzaro», Camicie Nere «3 gennaio» e «2ª Libica»).

Il maresciallo Graziani, che aveva ormai avuto il tempo di avvedersi della pochezza delle proprie carte da giocare, cercava di guadagnar tempo, preoccupato soprattutto delle carenze in campo logistico che rendevano aleatorio ogni tentativo di azione a largo raggio.

In particolare, il settore motorizzazione, assolutamente deficitario, non avrebbe mai potuto conferire alle unità italiane la mobilità e la celerità indispensabili per poter manovrare con qualche successo in quell'ambiente e per di più contro forze corazzate e motorizzate del peso di quelle inglesi. Ma i politici non intendevano ragioni; volevano un successo di prestigio e imposero che l'azione venisse realizzata per i primi di settembre. Fu proprio il 13 di questo mese che, effettuato l'attestamento, l'offensiva su Sollum e Sidi El Barrani ebbe inizio.

Chiamate ad eseguirla furono le Divisioni «Cirene», «Marmarica», «1ª e 2ª Libica» e il Raggruppamento Maletti.

Nonostante gli ostacoli, sia naturali che predisposti dall'avversario, e nonostante una certa reazione nemica, il giorno 16 Sidi El Barrani veniva occupata.



Grossa autocolonna di automezzi (è incerto se siano della «Bologna» o della «Savona») in sosta nel gebel Cirenaico. Siamo alle prime battute del conflitto. Fra qualche tempo, non sarebbe stato più né possibile né consentito un simile assembramento di automezzi che sarebbero stati bersaglio ideale per gli aerei inglesi (foto F. Tura).

CAPITOLO 4

Estremamente difficoltose le condizioni nelle quali si trovò ad operare il Corpo Automobilistico, con materiale sempre inadeguato e insufficiente per le continue offese nemiche, sia terrestri che aeree e navali. Lo slancio con cui l'operazione era stata affrontata fu tuttavia sufficiente a far superare ogni disagio o avversità.

Al contrario di quasi tutte le altre unità, o almeno di gran parte di esse, che ebbero modo di provvedere al proprio approntamento anche dopo lo scoppio del conflitto, quelle automobilistiche dovettero essere pronte e impiegabili da subito. Già il 21 luglio 1940 Achille Benedetti scriveva sul Corriere della Sera:

«La più memoranda delle giornate di Amseat è stata quella del 28 giugno, nel cui pomeriggio le artiglierie inglesi iniziarono un tiro nutrito contro la colonna che giungeva a dare il cambio. Gli infaticabili autieri – che meritano di essere considerati combattenti di prima linea – continuarono la loro marcia serenamente, sotto il fuoco; e il cambio avvenne normalmente».

Questa serenità permise alle unità del Corpo, durante l'avanzata su Sidi el Barrani, di affrontare quasi sempre con successo le piste impraticabili, i ripetuti attacchi aerei, di artiglieria, di mezzi corazzati, gli ostacoli naturali e artificiali, le zone minate.

Da una relazione ufficiale del Comando inglese si può dedurre in quali condizioni dovessero procedere i reparti motorizzati italiani nella zona di Sollum-Halfaya:

«La discesa lungo le due piste che venivano giù dalla scarpata ha dovuto rappresentare per gli Italiani un periodo di orrore dato che, prima ancora di ritirarci, noi le avevamo minate, rendendole pure pericolose con altri mezzi mentre, per conto loro, la R.A.F. e l'artiglieria le tenevano sotto costante tiro.

Allorché le mine esplodevano, le truppe italiane erano costrette a smontare dagli autocarri immobilizzati e scendere a piedi lungo il passo pericoloso, il che produceva congestione e confusione. E man mano che gli Italiani faticosamente proseguivano in queste condizioni venivano a tiro della nostra artiglieria».

Si cominciarono a contare i primi morti, feriti e dispersi tra le file degli autieri che caddero, sia al volante del loro automezzo, sia con l'arma in pugno, tra fanti e artiglieri. Il medagliere di questa triste «olimpiade» annovera infatti anche soldati con le mostrine nerazzurre.

L'autiere Vittorio Sanna – medaglia di bronzo alla memoria – della compagnia sahariana «Gadames», durante i bombardamenti aerei, navali e terrestri scatenati dal nemico nella zona di Sidi El Barrani, malgrado le sensibili perdite subite dal reparto «rimaneva impavido al suo posto di combattimento ed ivi da prode cadeva».

L'autiere Angelo Lerra (medaglia di bronzo alla memoria) del IV Autogruppo, durante un violento attacco ae-

Una colonna di carri «M» in marcia verso Sidi El Barrani (foto Museo Storico).

reo non volle rimanere passivo sotto l'offesa avversaria e, accorso ad un'arma contraerea rimasta senza serventi perché tutti feriti, cadde in un disperato tentativo di reazione, colpito a morte da una scheggia di spezzone.

Sarebbe ingiusto, inoltre, trascurare gli autieri libici che operarono a fianco di quelli nazionali. Valga per tutti l'esempio dell'autiere Balul Ben Abdalla del I Autogruppo Libico: in missione con il suo autocarro sul fronte marmarico, veniva attaccato da velivoli nemici e ferito da colpi di mitraglia; nonostante il dolore, si faceva medicare sommariamente e ritornava sull'automezzo, rifiutando di cederne la guida e portando a termine l'incarico affidatogli. Per tale prova di senso del dovere e disprezzo del pericolo, gli veniva conferita la medaglia di bronzo al valore militare.

Toni meno entusiastici e certamente più aderenti alla inadeguatezza dello strumento rispetto all'impresa, si leggono nella relazione del generale comandante della 10ª Armata, Mario Berti, il quale pone l'accento su:

– l'assoluta insufficienza degli automezzi, oltretutto giunti in Africa già logori da precedenti servizi, e la totale mancanza di automezzi di riserva per supplire alle inevitabili perdite;

– la mancanza di preparazione e di addestramento di alcuni autieri, gettati allo sbaraglio e sottoposti a lavoro intenso senza possibilità di avvicendamento;

– l'assenza di una sia pur minima attività di manutenzione dei mezzi, dovuta alle condizioni di vita dei reparti;

– l'impossibilità di effettuare riparazioni per mancanza di attrezzature e di parti di ricambio (e non sempre si trattava di ricambi di una certa complessità: a volte bastava una semplice guarnizione a tener fermo un automezzo per mesi);

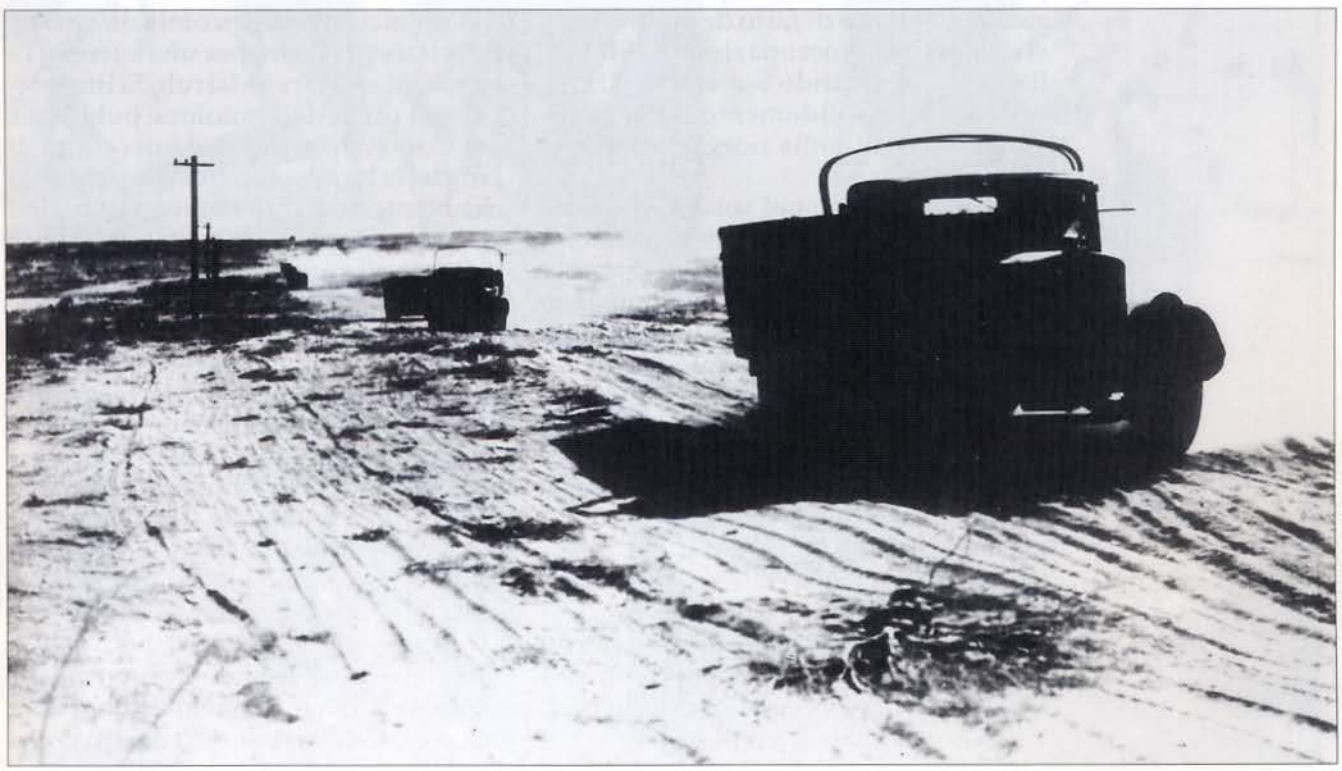
– lo stato delle piste: la Litoranea, presso Buq-Buq, fu un vero trabocchetto, in quanto i primi mezzi affondavano: i successivi, nel tentativo di trovare terreno più solido passando ai lati, sprofondavano nel fango fino ai pianali.

Ancor più severo il giudizio del comandante del XXIII Corpo d'Armata che fustigava impietosamente l'impreparazione di tutti. Ingeneroso, il giudizio sugli autieri, ritenuti conduttori più o meno capaci, ma non guerrieri, dimenticando che la maggior parte di essi, fino a poche settimane prima, era ancora a caricare ai mercati ortofrutticoli.

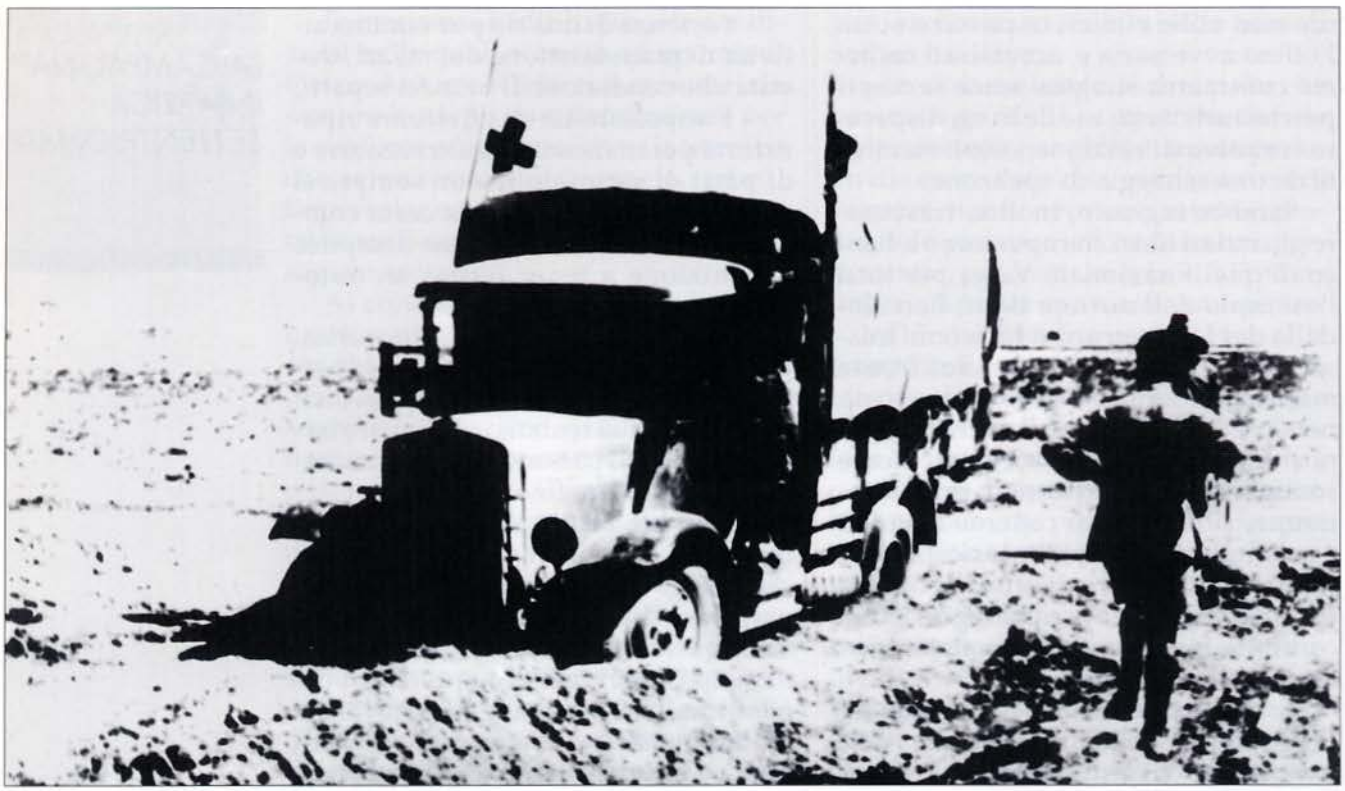
«La XXIII marzo – dice testualmente – si è affacciata alla battaglia non come unità autotrasportata, ma come truppa caricata alla meglio che al massimo sapeva salire e scendere dagli automezzi».

Alla fine, tuttavia, egli riconosce che, con la preparazione ricevuta e facendo di necessità virtù, tutti se l'erano cavata.

Nel comunicare allo Stato Maggiore Generale l'occupazione di Sidi El Barrani, il maresciallo Graziani affermava,



Una colonna di automezzi in transito presso Sidi El Barrani (foto Museo Storico).



Sidi El Barrani. Automezzo in difficoltà per un'insabbiamento, inconveniente più che frequente, per i nostri automezzi, nel corso della campagna in Africa Settentrionale (foto SME - Ufficio Storico).

rendendo merito al Corpo: «...divisioni metropolitane "Marmarica" e "Cirene", nonché Raggruppamento Carri e Corpo Automobilistico hanno gareggiato in resistenza e bravura».

Prima offensiva britannica (ottobre 1940-febbraio 1941)

Quello che, per logica, avrebbe dovuto essere compiuto prima, cioè l'approntamento di una adeguata organizzazione, si tentò di farlo dopo. Nei mesi successivi all'occupazione di Sidi El Barrani, il Comando Superiore A.S. si dedicò al consolidamento delle posizioni occupate e alla riorganizzazione della logistica.

In particolare, nel settore dei trasporti, nel novembre del 1940, vennero costituiti il 12° Autoraggruppamento Supercomando A.S., retto dal colonnello Bruno Nicolardi (un personaggio dal nome ormai illustre, nel mondo delle mostrine nerazzurre, che i lettori del 1° volume ricorderanno, raccontato con dovizia di aneddoti, nella storia della guerra italo-etiopica), e il 10° Autoraggruppamento. Quest'ultimo però rimase pressoché sulla carta, per la ritrosia dei vari enti a cedere i propri automezzi.

Mentre il primo era costituito quale riserva del Comando Supremo, il secondo era stato previsto, suddiviso nei vari autogruppi e autoreparti, per i normali bisogni dei corpi d'armata e delle divisioni.

Nell'autunno del 1940 nacque il Reparto Trattori Cingolati che venne assegnato all'Autoraggruppamento del Supercomando. Si trattava di un reparto formato da Caterpillar requisiti presso i vari enti di colonizzazione o aziende private.

Altri reparti automobilistici, numerosi ma di minor peso, operarono direttamente presso le unità a più alto livello.

I politici, intanto, ricominciavano ad esercitare pressioni per una successiva avanzata su Marsa Matruh. Si imponeva, agli occhi dell'opinione pubblica e del Comando tedesco, la necessità di «rifarsi la faccia» con qualche successo che bilanciasse due notevoli débacles: il ripiegamento sul fronte albanese e l'attacco alla base navale di Taranto da parte di aerosiluranti britanniche.

Ancora una volta, ben poco peso venne dato all'opinione dei comandanti di grande unità in Libia. Essi fecero ben capire che la situazione non era tale da permettere un ulteriore sbalzo in avanti, con conseguente allungamento delle linee di rifornimento. Il problema più grave era costituito proprio dagli automezzi, assolutamente insufficienti a sostenere logisticamente truppe in avanzata.

Tuttavia, persistendo il proposito del Governo Italiano, il Comando Superiore cercò di elaborare un dispositivo che

permettesse sia di produrre lo sforzo offensivo richiesto, sia di fronteggiare possibili reazioni verso occidente delle forze britanniche, che oltretutto erano state ancor più potenziate, molto di più di quanto non lo fosserro state le nostre, specie in elementi corazzati.

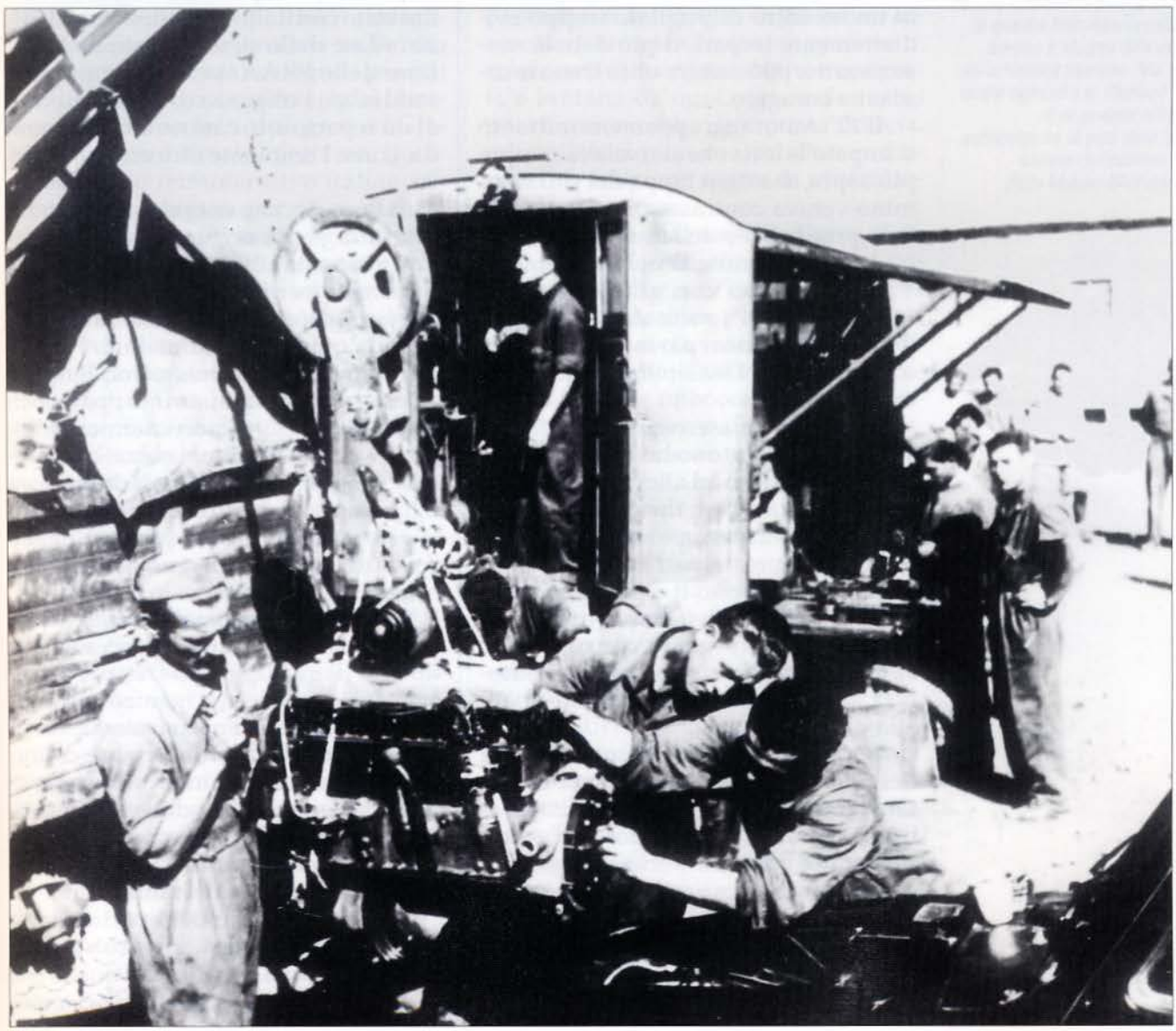
Nella fase di assestamento (ottobre-novembre), i reparti automobilistici furono tra i più impegnati, dovendo sia soddisfare le esigenze di vita della 10ª Armata (scaglionata dalla Cirenaica fino alle nuove posizioni in Egitto, su una profondità di circa 800 chilometri), sia supportare la preparazione logistica della progettata avanzata.

Gli Inglesi, intanto, non restavano inoperosi, ma continuavano nella loro operazione di logoramento con bombardamenti dal mare lungo la costa nel tratto da Bardia a Sidi El Barrani, con incursioni aeree, specie notturne, sui centri logistici fino a Bengasi e con azioni terrestri di disturbo sulle linee di comunicazione italiane.

Obiettivi privilegiati di tali azioni erano le colonne di rifornimento ma, nonostante le continue perdite, gli autieri continuavano imperterriti nella loro attività. Un chiaro esempio di dedizione è quello offerto dal sergente Tullio Zagordi, del I Autogruppo Libico, il quale «Sottufficiale automobilista di colonna di rifornimento carburanti sottoposta a violento bombardamento navale, sebbene ferito, tentava di domare, con generoso ardimento, un incendio sviluppatosi su di un autocarro colpito in pieno. Investito dalle fiamme, trovava, nell'eroico tentativo, morte gloriosa» (dalla motivazione della medaglia).

La sera dell'8 dicembre gli Inglesi scatenarono un furioso bombardamento aereo e navale sulle zone di Sidi El Barrani e dell'Uadi El Maktila. Era la più violenta azione intrapresa fino ad allora, ma era solo l'inizio della controffensiva britannica che in circa due mesi – con un susseguirsi convulso di sfortunati combattimenti – doveva por-

Ottobre 1940. Si è da poco concluso il vittorioso attacco a Sidi El Barrani. Si approfitta della fase di stasi dei combattimenti per rimettere in efficienza il parco automezzi. Nell'immagine, un'autofficina in azione nelle immediate retrovie (foto SME - Ufficio Storico).



CAPITOLO 4

tare al ripiegamento italiano fino alla zona sirtica e al quasi completo annientamento della 10ª Armata. Si manifestava quanto il Comando Superiore aveva previsto: la quasi totale impotenza delle unità italiane contro un avversario dotato di mezzi di lotta moderni – specialmente nel settore degli automezzi e dei mezzi corazzati – che gli conferivano una mobilità e una massa di fuoco inarrestabili.

In questo drammatico quadro, le unità automobilistiche – gravate di compiti superiori alle loro possibilità – operarono incessantemente, condividendo la sorte delle unità a cui erano di supporto o soccombendo alla preponderante offesa nemica durante le continue ed estenuanti colonne a sostegno delle truppe combattenti.

Da qui in avanti il conflitto sarà contrassegnato da episodi tutti in chiave drammaticamente negativa ed anche un osservatore neutrale non potrebbe sottrarsi dal provare verso l'Italia quella naturale simpatia che nasce quando, in un incontro di pugilato troppo evidentemente impari, il più debole nessuna arma può esibire oltre il suo incosciente coraggio.

Il 12° Autoraggruppamento affrontò d'impeto la lotta che si rivelava sempre più aspra, ma ogni tappa del suo cammino veniva contrassegnata dal sacrificio progressivo delle sue unità.

A Bardia, venne annientato l'intero VI Autogruppo con gli Autoreparti 145°, 256° e 404°; nella stessa battaglia il 62° e 63° Autoreparto seguirono le sorti delle loro Divisioni, la «Marmarica» e la «Cirene».

A Tobruk rimasero gli autieri del Distaccamento Autonomo e del Gruppo Officine che, fino ad allora, avevano lavorato senza sosta, in condizioni impossibili: la sicurezza e i materiali mancavano sempre, in pari misura. Gli autieri contrastarono il nemico a fianco dei soldati della Divisione «Sirte» e delle altre forze impegnate, con una mano al cacciavite per ripristinare un automezzo, l'altra al fucile per partecipare alla difesa.

L'VIII Autogruppo si unì alle unità della Divisione «Sabratha» nel disperato tentativo di arginare l'avanzata nemica; alcuni automezzi del 143° Autoreparto divennero veri strumenti di combattimento, caricati con pezzi di artiglieria e impiegati come unità mobili; i rimanenti vennero utilizzati come supporto alle truppe in copertura nella zona di El Mechili.

A Barce e sul Gebel, cessò di esistere il 360° Autoreparto, mentre gli Autogruppi IV e CXXVIII vennero duramente provati.

A Bengasi rimasero accerchiate numerose autocolonne che erano rientrate in città nel disperato tentativo di mettere in salvo uomini e materiali; anche qui, la perdita della vita o la prigionia furono il premio alla generosità degli autieri.

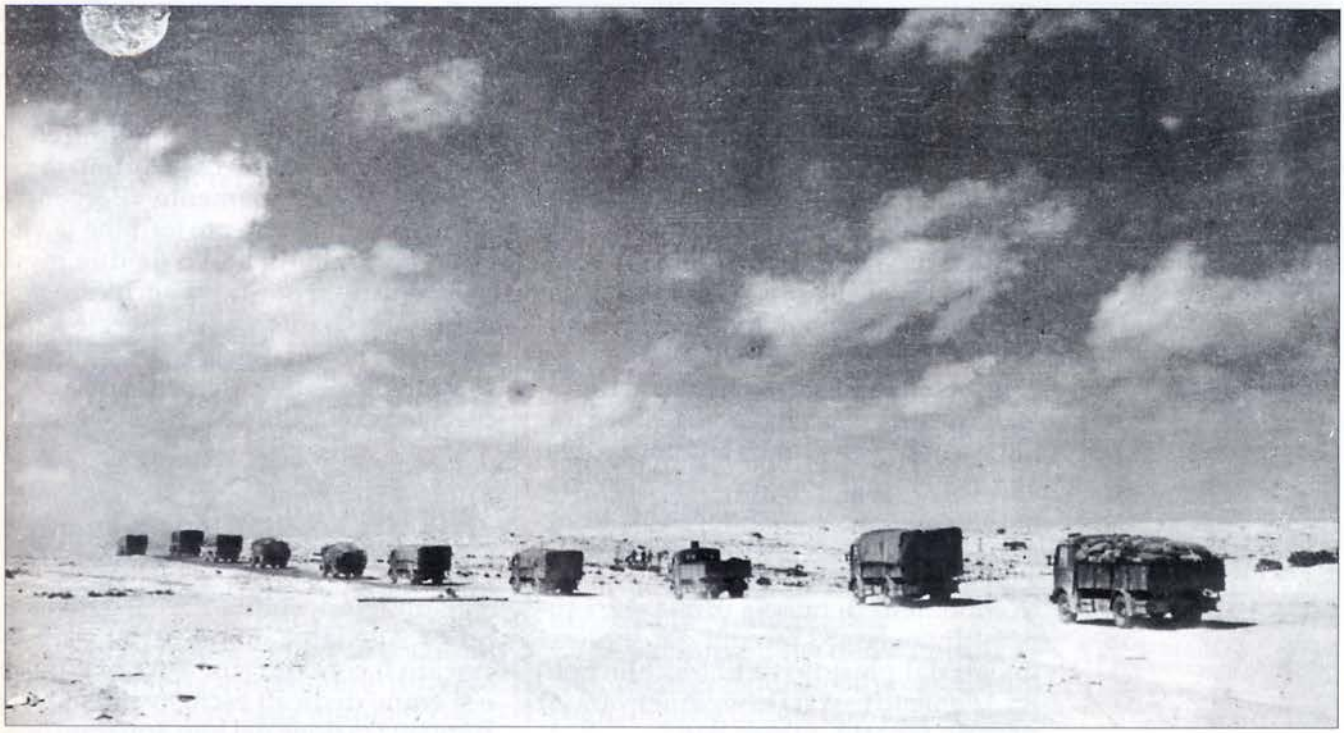
Il 59° Autoreparto affiancò gli artiglieri nel combattimento su Soluch; il fatto che, dopo la battaglia, l'Autoreparto venisse sciolto, sta a testimoniare quanto di esso fosse rimasto.

Gli autieri di tutti gli altri reparti non furono da meno nel prodigarsi, a volte a prezzo della vita, sotto l'incalzare del nemico che colpiva a ripetizione dall'aria e dal mare, per portare gli aiuti necessari alle unità operanti o per sottrarre alla distruzione o alla cattura uomini e materiale. Si può citare, fra tutti, il 1° Reparto Trattori Cingolati, comandato dal capitano Giorgio Da Rin. Era stato costituito nell'ottobre del 1940, su ordine dello stesso Comando Superiore delle FF.AA. in A.S., proprio per soddisfare l'esigenza di poter disporre di un reparto atto a muovere fuori strada, come l'ambiente africano richiedeva.

Il Reparto, che era stato allestito soprattutto per le esigenze della progettata avanzata oltre Sidi El Barrani, fu impiegato per tutto il mese di novembre per trasportare in prima linea circa 10 mila quintali di munizioni. Fu proprio in prima linea, presso Buq-Buq, che alcune sue autocolonne incapparono in un improvviso attacco nemico. Malgrado alcune perdite, i mezzi riuscirono a ripiegare su Sollum e a riunirsi con il Reparto che, per tutto il periodo della ritirata, continuò ad operare nello specifico incarico di sgombero e rifornimento munizioni.

Si pensi quale forza d'animo e quale saldezza di nervi dovevano avere gli uomini di quel Reparto che, per giorni e giorni, incalzati dal nemico con puntate improvvise di mezzi corazzati e di camionette, nella sconfortante confusione di un ripiegamento, dovettero procedere senza mai indulgere a un normale riposo, alla guida di mezzi capaci di esasperanti velocità di 6-7 chilometri orari, carichi di munizioni!

L'occasione in cui il Reparto si mise maggiormente in luce per senso del dovere e spirito di sacrificio fu quella che lo vide procedere in colonna nel tenta-



«Autocolonna che è partita e non ha mai più fatto ritorno», recita la didascalia di questa foto conservata presso il Museo Storico della Motorizzazione. Ma a quale episodio si riferisce? E di quante altre autocolonne si può dare la stessa definizione? (foto Museo Storico).

tivo di raggiungere il presidio di Giarabub, rimasto isolato. Nel periodo 16-18 dicembre, infatti, poiché il ripiegamento delle truppe italiane su Bardia aveva lasciato senza sostegno i presidi scaglionati lungo il confine, tutti i contingenti furono fatti ripiegare su Giarabub. Questo rimase, pertanto, l'unico obiettivo remunerativo italiano di frontiera; su di esso, per conseguenza, gli Inglesi concentrarono ogni sforzo, con continui mitragliamenti aerei e puntate terrestri. Era perciò indispensabile assicurare i rifornimenti a quel lontano presidio, anche per bloccare l'ormai nota intenzione del Comando britannico di agire a largo raggio lungo la direttrice Siwa-Giarabub-Gialo, per colpire alla sua base la Cirenaica.

Così, il 1° gennaio del '41, una forte colonna del 1° Reparto Trattori Cingolati fu approntata per trasportare a Giarabub circa duemila quintali di viveri, munizioni e materiale vario. Si trattava di un'impresa disperata, ai limiti dell'impossibile, considerando la distanza dell'obiettivo da raggiungere, la bassa velocità dei mezzi, le insidie del terreno e i pressoché scontati incontri col nemico: quasi un ghiotto argomento per un film da epopea. L'impresa «suicida», infatti, prevedeva solo l'arrivo ed escludeva ogni possibilità di ritorno del personale che ad essa avrebbe partecipato.

Per la missione furono scelti solo volontari, ben coscienti delle difficoltà e dei pericoli dell'operazione; fra di essi, due ufficiali subalterni per la condotta dell'autocolonna.

Ogni possibile accorgimento venne adottato per conferire all'impresa una parvenza di fattibilità. Tutto venne accuratamente pianificato e approntato: strumenti di navigazione, rotta segreta e lontana da ogni pista e da tutti i pozzi, guide arabe di provata fiducia, mitragliatrici antiaeree installate su furgoncini, adeguate scorte di viveri, acqua e carburanti.

L'autocolonna mosse da Derna e, attraverso El Mechili, che era l'ultimo posto avanzato verso l'interno, iniziò la marcia su Giarabub.

La prima meta intermedia da raggiungere era Bet-Traiani; da qui la colonna avrebbe imboccato la pista Gialo-Giarabub, per poi proseguire costeggiando le dune a sud della pista stessa.

Era l'alba dell'8 gennaio. La colonna, ormai prossima a Bet-Traiani, sembrava potesse condurre a termine indenne la prima parte dell'ardita missione. Purtroppo, a questo punto, la formazione entrava nel raggio visivo di un aereo nemico in ricognizione. Puntuale, poco dopo, ecco l'attacco di sette bombardieri britannici che provocava ingenti perdite in uomini e automezzi. Il comandante, sottotenente Lucio Antonizzi, nel tentativo di contrastare l'azione nemica, diresse personalmente il tiro delle due mitragliere contraeree, riuscendo a colpire e abbattere un aereo inglese.

Erano trascorse poche ore quando, mentre l'unità stava cercando di ricomporsi per riprendere il cammino,

CAPITOLO 4

ecco altri quattro bombardieri piombare sulla colonna, sottoponendola a nuovi ripetuti mitragliamenti a volo radente.

La missione era ormai fallita: tutti i mezzi incendiati o danneggiati; molti uomini falcidiati dagli spezzoni o dalla mitraglia; il comandante stesso era ferito. Di Giarabub era rimasto nulla più che un miraggio. Fu così che il secondo subalterno, sottotenente Francesco Casiglia, assunto il Comando e completata la distruzione del materiale, fece partire i feriti verso le linee italiane a nord con l'unico automezzo che alla meno peggio era stato messo in condizione di marciare, dopodiché, radunati i superstiti, si pose alla loro testa e a piedi iniziò la marcia di ritorno. Cento chilometri di marcia prima che i superstiti venissero raccolti dai soccorsi inviati dal presidio di El Mechili. Solo il 13 gennaio essi si ricongiungevano al proprio reparto, presso Barce.

Il sottotenente Antonizzi, intanto, ricoverato presso una sezione chirurgica avanzata a Berta, subiva stoicamente l'amputazione delle gambe: inutile ulteriore sofferenza, in quanto il giovane pochi giorni dopo si spegneva per sopraggiunta cancrena. Poco prima di morire, aveva chiesto al suo comandante di reparto conferma di essersi comportato con onore. Alla memoria di questo giovane ed eroico ufficiale, coscientemente immolatosi per il suo Paese, veniva conferita sul campo la medaglia d'argento al valor militare. Così recita la motivazione:

«Comandante di autocolonna destinata a rifornire di viveri e munizioni un importante presidio desertico, affrontava con entusiasmo l'arduo compito affidatogli. Prossimo a raggiungere la meta dopo aver superato tutte le difficoltà opposte dal terreno e dall'offesa aerea nemica, veniva attaccato nuovamente violentemente da velivoli avversari che, agendo a bassa quota, infliggevano alla colonna sensibili perdite. Ferito da sette pallottole alle gambe e alle braccia, insisteva, incurante del grave stato e delle sofferenze, per rimanere al suo posto. Ricoverato dopo un lungo, disagiato viaggio in un ospedale da campo, all'estremo delle forze chiedeva ansiosamente al suo comandante la conferma di aver compiuto il suo dovere per sentirsi degno, prima del supremo olocausto, della fiducia in lui riposta. Fulgido esempio di altissime virtù militari».

All'ufficiale superstite, sottotenente Casiglia, venne concessa la Croce di Guerra al v.m. sul campo e a tutti i componenti dell'autocolonna venne tributato un encomio solenne.

Il 7 febbraio 1941, con l'ultimo combattimento sostenuto con sfortunato valore dal Raggruppamento «Bergonzoli», aveva praticamente termine la violenta battaglia in corso da due mesi. L'avversario si mostrava anch'esso provato, tanto da non aver energie sufficienti per proseguire la sua azione oltre El Algheila; l'offensiva britannica si arrestava perciò alle soglie della Sirtica.

Prima controffensiva italo-tedesca

Gli Inglesi, spinta l'occupazione fino ad Agedabia, non avevano più ricercato il contatto con le forze italiane e si erano dedicati esclusivamente alla riorganizzazione del loro apparato operativo e logistico.

Il Comando Superiore delle FF.AA. in A.S., dopo la scomparsa della 10ª Armata, poteva contare sulla 5ª, composta dal X C.A., con le Divisioni «Bologna» e «Savona» e dal XX C.A., con le Divisioni «Brescia» e «Pavia»; sulla Divisione «Sabratha» che riuniva le truppe defluite dalla Cirenaica; e su altre unità minori.

La situazione, peraltro, sotto l'impulso del Comando Supremo, avrebbe presto subito una sensibile evoluzione. Il 10 febbraio, al maresciallo Graziani subentrava il generale designato d'Armata Italo Gariboldi. La presenza italiana veniva rafforzata con l'arrivo delle Divisioni «Ariete» e «Trento». Ma ciò che più di ogni altra cosa avrebbe inciso sul prosieguo del conflitto era l'arrivo del C.T.A. (Corpo Tedesco in Africa), soprattutto per le caratteristiche umane e militari del suo comandante, il generale Rommel. Questi, infatti, abituato a manovrare unità potenti per massa di fuoco e per spiccata flessibilità d'impiego, intendeva (posta al bando ogni cautela, anche opportuna) sfruttare ogni occasione da lui ritenuta utile per colpire a fondo l'avversario e risolvere al più presto la situazione militare in A.S. D'altronde, il generale tedesco era conosciuto come insofferente di ogni soggezione e ansioso di azione; aspetto, questo, che lo contrapponeva decisamente alla prudenza del Comando Superiore Italiano. Ognuno, d'altra parte, conosceva le capacità e le possibilità dello strumento a propria disposizio-

ne e quello italiano era decisamente inferiore tanto al tedesco che al britannico per armamento e, soprattutto, per mobilità e celerità, caratteristiche indispensabili per cogliere un qualche successo in un territorio come quello nordafricano.

Se si aggiunge che la responsabilità logistica era di competenza italiana, si capirà come l'Intendenza si dibattesse fra innumerevoli difficoltà; essa infatti dipendeva completamente, per i rifornimenti, dalla organizzazione della madrepatria la quale non solo non riusciva a stare al passo delle esigenze con i suoi ritmi di produzione, ma incontrava anche enormi difficoltà a far pervenire i materiali via mare, essendo in mano inglese il controllo del Mediterraneo.

Il Corpo Automobilistico era uscito dalla battaglia fortemente provato. Metà circa dei 10 mila automezzi esistenti in zona nel periodo giugno-dicembre 1940 era andata perduta. Dei mezzi residui, quasi un quarto erano inefficienti. Erano andati perduti i depositi carburanti della Cirenaica, come pure notevoli quantità di ricambi e di attrezzature. Tutto il settore necessitava perciò di urgente e completa riorganizzazione.

Lo stesso Comando Supremo era consapevole della necessità di inviare in Libia, per conferire ai trasporti una potenzialità appena accettabile, non meno di 6 mila nuovi automezzi. Purtroppo tale obiettivo non superò mai la fase di «intenzione», sicché il già scarso parco veicoli a disposizione, impiegato costantemente al completo, senza la minima turnazione, decadde sempre di più. Solo la componente umana, moltiplicando gli sforzi e i sacrifici di tutti, permise alle unità automobilistiche di soddisfare almeno le esigenze più impellenti delle unità operative.

Così, nell'ambito del Corpo, sciolti i reparti scomparsi nella battaglia o non più reimpiegabili per le eccessive menomazioni subite, si provvide a riorganizzare e completare quelli ancora in possesso di sufficiente capacità operativa e a potenziare i settori delle riparazioni e dei carburanti.

La più importante delle unità, il 12° Autoraggruppamento, duramente impegnato nelle ultime operazioni, appena raggiunta la Tripolitania, nonostante le gravi perdite subite, serrò i propri ranghi e, dopo un mese di duro e tenace lavoro, si ricostituì su due autogruppi (l'VIII e il IX), completi di quadri e di mezzi.

Fra la fine di maggio e la prima quindicina di giugno del 1941, giunse anche il 1° Autoraggruppamento, agli ordini del colonnello Ettore Perdicchi, su due autogruppi (I e III) per complessivi 7 autoreparti e 5 autosezioni ambulanze e botti.

Lungomare di Tripoli, il 15 marzo del 1941. Arrivano i primi Tedeschi (foto G. Forbicini).

CAPITOLO 4

Tragica la sorte del 31° Autoreparto di quell'Autoraggruppamento. Esso non riuscì a raggiungere il suolo africano: la sera del 24 maggio, la nave sulla quale era trasportato, il «Conte Rosso», venne silurata e affondata al largo di Siracusa. Dei 200 uomini dell'Autoreparto, se ne salvarono 92 i quali, con il capitano Ferdinando Rivera, furono fatti rientrare al centro di mobilitazione da dove non ebbero più la possibilità di raggiungere le unità consorelle in Africa.

Singolare l'intreccio di uomini e mezzi che ebbe a verificarsi fra il 31° e il 30° Autoreparto. Il giorno dopo la partenza del «Conte Rosso», infatti, partiva da Napoli un altro convoglio, tra i cui componenti viaggiava anche la nave «Foscarini» che recava a bordo un ufficiale e 5 uomini di scorta e 105 autocarri OM Ursus del 30° Autoreparto. Questa nave venne bombardata e incendiata, anche se non affondata. Gli uomini si salvarono, ma gli automezzi andarono distrutti.

Poiché del 31° erano andati perduti gli uomini, ma si erano salvati gli automezzi, 105 Fiat 666 inviati con altra nave, questi furono tutti assegnati al 30°. Di due reparti se ne fece così uno solo. (Significative, su questa vicenda, due interviste che troveremo in appendice a questo stesso capitolo: la prima ad uno dei 92 autieri superstiti del 31°, l'altra al citato ufficiale di scorta, del 30°, che viaggiava sul «Foscarini»).

Altri reparti minori automobilistici vennero fatti affluire durante questo periodo, ma sempre in numero insufficiente. Il continuo impiego, i lunghissimi percorsi, le condizioni climatiche e ambientali, l'asprezza degli itinerari, la preparazione sommaria di molti conduttori portavano ad una abnorme usura degli automezzi con conseguente elevatissimo tasso di inefficienza.

Il servizio riparazioni operò sempre ai limiti dell'impossibile: tutto il personale lavorava senza sosta, riposando lo stretto necessario, nella consapevolezza di quanto fosse necessario mantenere in efficienza un materiale tanto prezioso e così carente. D'altra parte, fin dall'inizio il settore delle riparazioni si era presentato inadeguato per una guerra da condurre in quell'ambiente particolare, in zona d'oltremare e con le vie di rifornimento continuamente soggette ad offese nemiche.

Prima dell'inizio delle ostilità, non era arduo per i due centri automobilistici (il 20° e il 21°, poi divenuti parchi, stanziati rispettivamente a Tripoli e a Bengasi) far fronte alle esigenze di riparazione in tempo di pace, sia per il numero limitato degli automezzi esistenti, sia per i brevi itinerari da percorrere.

Alla dichiarazione di guerra, anche se i due Parchi avevano inglobato le principali officine civili Fiat, Lancia, Alfa Romeo e altre minori, l'organizzazione non era ancora sufficiente a soddisfare le esigenze in continua crescita.

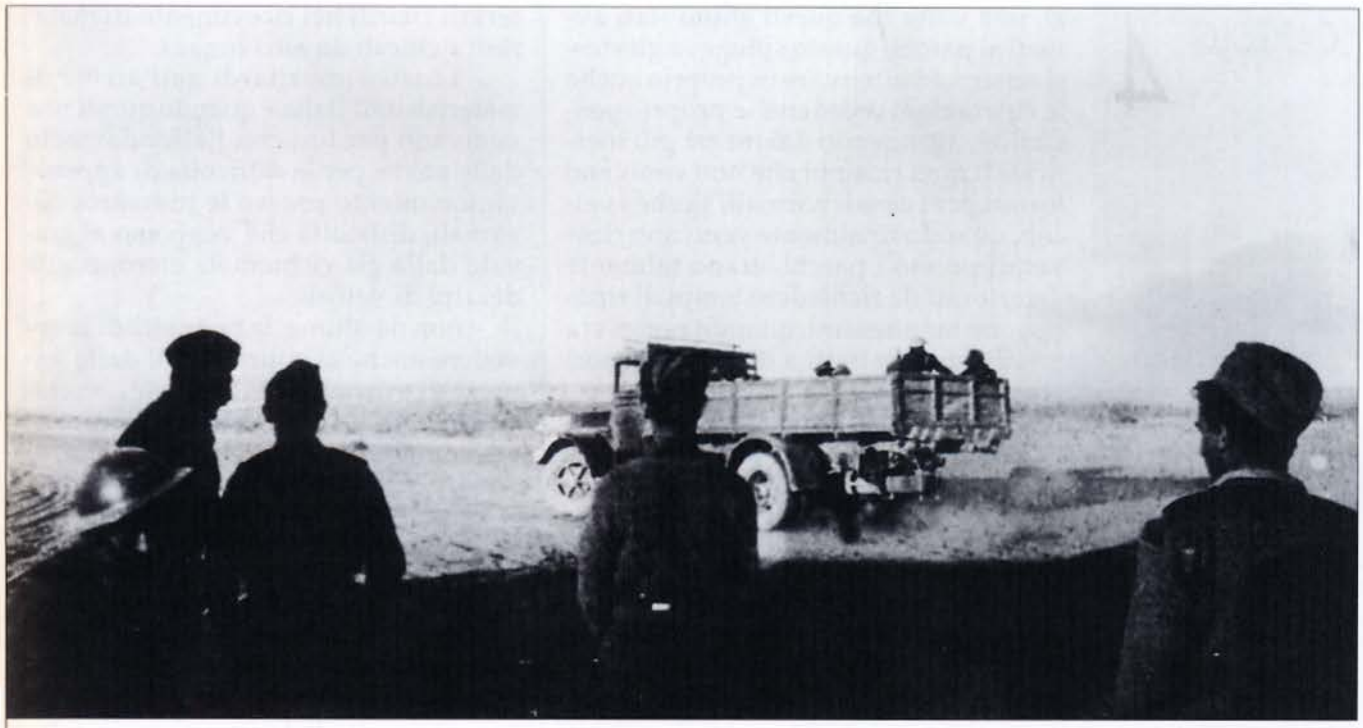
Dopo il 10 giugno, erano cominciati ad affluire dal territorio nazionale i primi rifornimenti di complessivi e parti di ricambio, ma sempre in quantità inadeguata. Come se ciò non bastasse, c'era spesso notevole discordanza tra le richieste e le somministrazioni: mentre infatti dall'Africa venivano richieste le parti di più alta degradazione, i materiali venivano forniti quasi sempre per serie di riparazioni, con deficienze dei materiali richiesti ed esuberanza di altre parti che rimanevano giacenti nei magazzini, inutilizzate. I veicoli sul posto erano inoltre troppo eterogenei e quelli che affluivano dal continente giungevano spesso senza una prima serie di attrezzi e di ricambi.

Una prima limitazione a tali carenze venne tentata con il divieto della vendita ai civili di tutti i ricambi automobilistici esistenti nel territorio libico. Malgrado questa iniziativa, i parchi furono spesso costretti, per supplire alla mancanza di particolari, alla costruzione vera e propria delle parti occorrenti: se ne può intuire la perdita di tempo a discapito delle riparazioni vere e proprie.

Tale situazione, critica ma sopportabile fino all'operazione su Sidi el Barrani, peggiorò di colpo dopo la prima offensiva britannica; la deficienza di mezzi e di ricambi, già sensibile, salì a percentuali elevatissime, anche per le difficoltà incontrate dalle navi da trasporto italiane, ripetutamente intercettate dalle forze aero-navali inglesi che avevano provocato sensibili perdite in uomini e materiali.

Fra aprile e settembre giunsero a rafforzare il settore delle riparazioni il 2° e il 5° Parco Automobilistico. Il 5° cominciò a pagare subito un elevato tributo di vittime quando, il mattino del 18 settembre, la nave «Oceania» fu affondata e 5 ufficiali e 10 sottufficiali del parco trovarono la morte.

Nonostante le perdite, i due parchi, subito schierati, diedero inizio alla loro attività; il 2° fu adibito quasi esclu-



Autocarri italiani catturati dagli Inglesi nella battaglia di Tobruk (foto SME - Ufficio Storico

sivamente alla riparazione di carri armati e di autoblindo. Avevano al seguito una robusta scorta di materiali (il solo 2° Parco recava 2.000 casse di parti di ricambio e 1.000 casse di materiale vario e gomme, con le quali vennero colmate, almeno in parte, le lacune esistenti).

Fu forse, in tutto l'arco del conflitto, il momento in cui il settore dei ricambi accusò meno la crisi; per conseguenza, fu anche il momento più propizio alle riparazioni; mai più, in seguito, la situazione avrebbe raggiunto livelli di sufficienza.

In definitiva, le cause che determinarono la costante carenza del settore possono essere così sintetizzate:

– una sopravvalutazione della situazione relativa ai servizi «trasporti» e «automobilistico» prima del conflitto, generata da un esame poco approfondito delle esigenze che il conflitto stesso avrebbe comportato; per esso infatti la visione politica prevedeva una guerra-lampo in Europa, mentre concedeva una importanza marginale agli esiti su eventuali altri fronti. Comunque, anche senza tener conto delle cause, il quadro logistico appariva deficitario sotto ogni aspetto: le forze italiane, chiamate ad operare su grandi spazi non organizzati e su lunghe distanze, non possedevano le caratteristiche che avrebbero consentito di muovere autonomamente e con rapidità, cosa che sarebbe stata possibile soltanto ad unità operative completamente motorizzate. Proprio la mancanza di tale caratteristica impedì alla 10ª Armata di manovrare adeguatamente di fronte alle veloci colonne britanniche; una volta constatata poi l'indiscussa superiorità di armamento dell'avversario, la stessa carenza fu di ostacolo ad un rapido ripiegamento che avrebbe consentito alle forze di sottrarsi a un fatale accerchiamento;

– una percentuale troppo elevata di inefficienze del parco automobilistico già all'inizio delle operazioni, che non poté mai essere sufficientemente ridotta per la costante carenza di ricambi sul posto, mai ripianati con rifornimenti provenienti dall'Italia;

– personale autista scarsamente addestrato, proveniente da zone in cui la motorizzazione era appena agli inizi; si consideri che, per fronteggiare le impellenti necessità del settore, venne utilizzato con le funzioni di istruttore personale appena arruolato in possesso di patente civile;

– un elevato tasso di usura degli automezzi, giunti dall'Italia privi di quei dispositivi assolutamente indispensabili per operare su un terreno come quello nordafricano; molti, ad esempio, pur impiegati su terreni sabbiosi, erano sprovvisti dei filtri necessari ad evitare abnormi avarie ai motori;

– veicoli troppo eterogenei presso i reparti, il che comportava notevoli difficoltà nel reperimento delle parti di ricambio;

– il pregiudizio, radicato presso i reparti ai minori livelli, di considerare come definitivamente persi gli automez-

CAPITOLO 4

zi, una volta che questi erano stati avviati ai parchi; questo spingeva gli stessi reparti ad effettuare in proprio anche le riparazioni eccedenti le proprie possibilità, attingendo dai mezzi più inefficienti quei ricambi che non venivano forniti per i canali normali, sicché i veicoli, quando finalmente venivano ricoverati presso i parchi, erano talmente deteriorati da richiedere tempi di riparazione lunghissimi, quando non si era addirittura costretti a dichiararli fuori uso;

– l'instabilità della situazione operativa, a partire dalla prima controffensiva britannica, che costringeva i tre parchi della Cirenaica (2°, 5° e 21°) a continui spostamenti di sede (il 21°, ad esempio, ne effettuò più di dieci); ogni trasferimento si traduceva in forti perdite di materiali, sia come conseguenza diretta di eventi bellici, sia per disguidi burocratici. Va da sé, inoltre, che un reparto, mentre si sposta, non opera. Per lunghi periodi, poi, i rifornimenti pervennero al solo porto di Tripoli per cui il materiale, pur destinato ad altri parchi, a causa della precarietà della sede stanziale di questi, affluiva il più delle volte al 20° che aveva sede nella stessa Tripoli. Questo parco, trovandosi disponibili parti di ricambio non sue, ma pur sempre indispensabili, se ne serviva per far fronte alle necessità delle unità da esso supportate, generando ulteriori ritardi nel ricevimento di materiali richiesti da altri organi;

– i fortissimi ritardi nell'arrivo di materiali dall'Italia – quando questi non venivano perduti con l'affondamento delle navi – per le difficoltà di approvvigionamento presso le industrie nazionali, difficoltà che venivano aggravate dalla già richiamata eterogeneità dei tipi di veicoli;

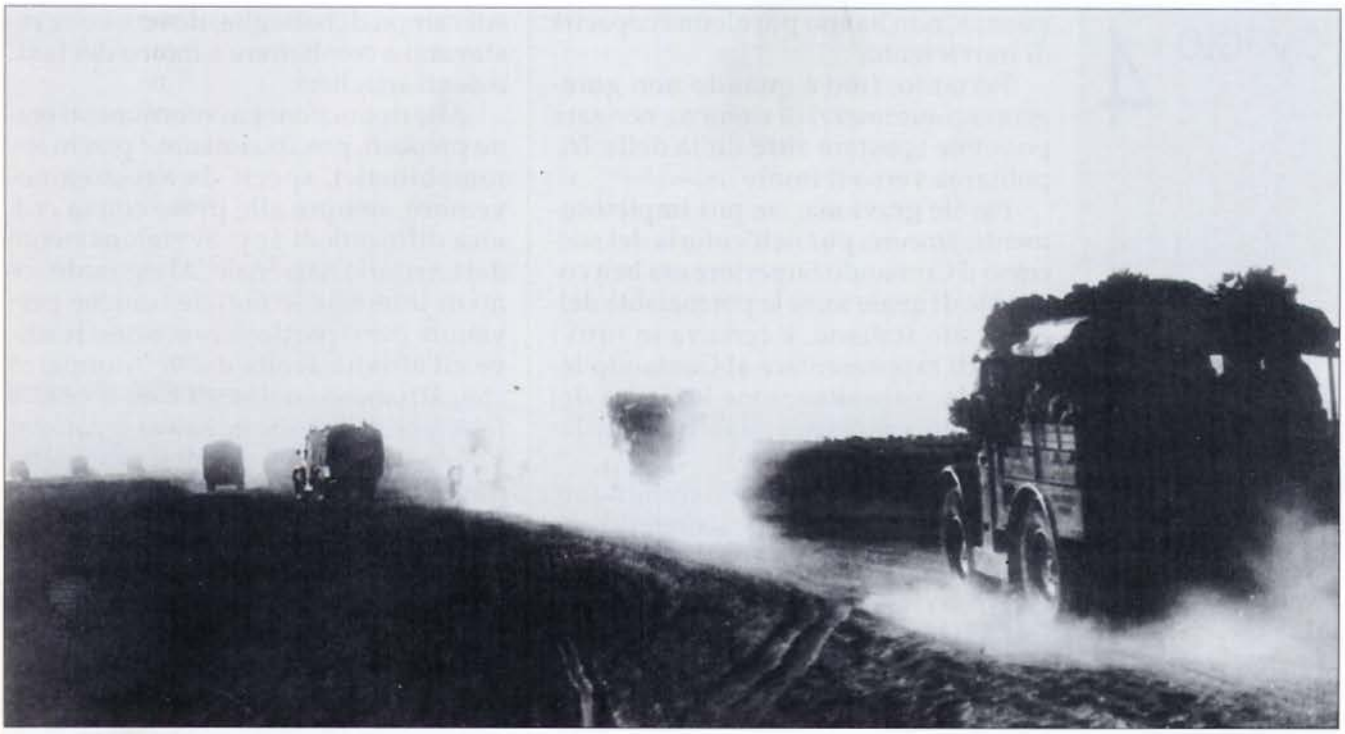
– non da ultima, la necessità di provvedere anche ai rifornimenti delle imprese di trasporto civili che, se non erano in grado di provvedere in proprio, avevano facoltà di attingere ai parchi automobilistici.

Gli stessi problemi di precarietà dei rifornimenti e instabilità di sede gravavano sull'organizzazione del settore dei carburanti e lubrificanti. Non vi erano depositi sotterranei capaci ed efficacemente mimetizzati; si dovette perciò ripiegare sull'approntamento di riserve in fusti, dislocate su zone molto ampie e coperte con materiali d'occasione.

La distribuzione avveniva mediante depositi dislocati, a cura dei parchi, lungo le principali vie di comunicazione e gravitanti, di regola, sulle grandi unità impegnate nelle operazioni, sì da subire la sorte di queste ultime.

Eppure, l'importanza del settore dei carburanti era stata subito riconosciuta: da esso dipendeva la mobilità e l'im-

Il generale Rommel, a bordo del suo possente «Mammouth», in occasione di una delle sue frequenti visite al fronte (foto SME - Ufficio Storico).



Autocolonna in marcia verso la riconquista della Cirenaica (foto SME - Ufficio Storico).

piego razionale delle unità e perciò l'esito stesso delle operazioni. La carenza dei rifornimenti dal territorio metropolitano è da considerarsi perciò una delle cause determinanti del risultato conclusivo del conflitto.

I Comandi italo-tedeschi studiavano intanto la possibilità di una controffensiva da effettuarsi, una volta potenziate adeguatamente le forze, non prima del mese di maggio. Ma il generale Rommel non intendeva rimanere inattivo per tanto tempo. Di conseguenza, autorizzato a qualche azione di assaggio sulla reale consistenza del nemico, partì d'impeto con le unità motocorazzate tedesche, integrate da considerevoli aliquote di forze italiane. L'azione, svoltasi dal 31 marzo al 13 aprile del 1941, colse di sorpresa gli Inglesi sì che Rommel, avvertiti segni di cedimento, non concesse tregua alle unità britanniche le quali, battute nei primi scontri, rinunciarono a qualsiasi reazione, rifugiandosi in territorio egiziano.

Si trattò, in sostanza, di un «colpo di mano» che colse quasi di sorpresa, all'inizio, e lasciò perplessi, i Comandi Superiori Italiani ma che, subito dopo, quando si cominciò a intravedere la possibilità del successo, venne appoggiato con una poderosa organizzazione logistica.

In 13 giorni le formazioni italo-tedesche avanzarono di 1.000 chilometri, da El Algheila a Sollum, e questo lascia capire quale sforzo abbiano dovuto affrontare gli organi dell'Intendenza e, in particolare, il Corpo Automobilistico.

Il 12° Autoraggruppamento, da poco rientrato da un duro e logorante servizio a favore dei lontani presidi del Sahara (Hon, Sebha, Murzuk, Gat), venne impiegato al completo durante l'avanzata, con autocolonne continue per alimentare la battaglia; esse raggiunsero per prime Bengasi, Derna e la Marmarica, a volte anticipando le truppe combattenti per far loro trovare sul posto i rifornimenti necessari alla prosecuzione dell'avanzata e allo sfruttamento del successo. Una colonna di 40 mezzi, ad esempio, precedendo le unità operanti, raggiunse per prima il campo d'aviazione di El Fetejah con i materiali indispensabili alla vita delle formazioni aeree italiane e tedesche che di lì a poco si sarebbero ivi concentrate.

Anche i reparti automobilistici dei Corpi d'Armata X e XX, non direttamente impegnati nelle operazioni, vennero stornati dalle loro unità di appartenenza per motorizzare quanto più possibile i reparti delle Divisioni «Brescia» e «Trento» e del 2° Reggimento Artiglieria Celere che invece vi partecipavano.

Significativo, al proposito, quanto scriveva il generale Gariboldi a Rommel, battaglia durante:

«...Ogni sforzo è compiuto per dare alle unità predette l'autonomia logistica occorrente e per alimentare le nuove basi di rifornimento. Per ottenere questi risultati ho tolto tutti, dico tutti, gli automezzi alle unità del X e del XX Corpo d'Armata le quali, in conse-

CAPITOLO 4

guenza, non hanno più alcuna capacità di movimento.

Pertanto, fino a quando non giungeranno automezzi di rinforzo, non sarà possibile spostare altre unità della Tripolitania verso il fronte...».

Parole gravi ma, sia pur impietosamente, sincere; pur nell'euforia del successo il Comando Superiore era ben cosciente di quale fosse la potenzialità dell'Esercito Italiano, e cercava in tutti i modi di rappresentare al Comando tedesco la reale situazione logistica del momento, specie per quanto riguardava la parte trasporti.

L'offensiva di aprile, comunque, aveva riportato le truppe italo-tedesche sul confine orientale della Libia e l'avversario mostrava di aver accusato il colpo.

Per contro, la piazzaforte di Tobruk, fortemente presidiata dal nemico, incombeva sul fianco dello schieramento italo-tedesco come una minacciosa testa di ponte; da essa potevano partire, in ogni momento, pericolose offensive. Fu perciò effettuato ogni sforzo per conquistarla, ma i due violenti attacchi sferrati in aprile-maggio non ottennero risultati apprezzabili; dall'opposto versante, ugualmente negative furono due offensive sul fronte di Sollum in maggio-giugno.

Seguì una fase di stallo, impiegata dai contrapposti Comandi nel potenziamento delle proprie forze, col deciso intento di sferrare, quanto prima, l'offensiva decisiva.

Anche nell'allestimento di questi preparativi il Corpo Automobilistico fu pesantemente impegnato nei compiti d'istituto: trasporto, riparazione, rifornimento.

Al primo compito erano preposti il 1° e il 12° Autoraggruppamento. Si trattava di materiale di ogni genere che veniva trasferito dai porti di sbarco della Tripolitania e della Cirenaica agli stabilimenti e ai magazzini d'Intendenza dislocati in tutta la Libia, ai centri logistici avanzati e, spesso, direttamente ai reparti operativi. Gli autogruppi autonomi, gli autoreparti e le autosezioni divisionali provvedevano invece alla vita quotidiana delle loro grandi unità, rifornendo giornalmente tutti i singoli reparti, anche sulle linee più avanzate.

La campagna in Africa Settentrionale vide, come unico mezzo di trasporto, sempre e solo l'autocarro, per cui sovente le formazioni automobilistiche entravano nel vivo dei combattimenti portando truppe e materiali fin sul campo di battaglia, dove a volte restavano a combattere a fianco dei fanti e degli artiglieri.

Alle riparazioni e ai rifornimenti erano preposti, precipuamente, i parchi automobilistici, specie da agosto a novembre, sempre alle prese con la cronica difficoltà di approvvigionamento dal territorio nazionale. Al riguardo sono di interesse le notizie (uniche pervenute per il particolare settore) relative all'attività svolta dal 2° Autoparco che, affiancato dalle officine mobili e fisse per mezzi ruotati e corazzati del 12° Autoraggruppamento, era quello più avanzato. Tra le sue precise incombenze figuravano:

– la riparazione di tutti i veicoli inefficienti delle Divisioni «Ariete» e «Trento», considerate le più idonee alla battaglia di movimento che si stava approntando. Erano mezzi dei tipi più disparati e fortemente usurati dall'impiego continuo cui erano andati soggetti;

– la distribuzione alle stesse Divisioni e alla «Trieste», da poco giunta, di tutti i ricambi necessari per le riparazioni di competenza e per la costituzione delle scorte;

– il ripristino di un centinaio di carri armati «M» ed «L», parte della «Ariete» e parte recuperati nel deserto, dove erano rimasti abbandonati durante la ritirata da Sidi el Barrani;

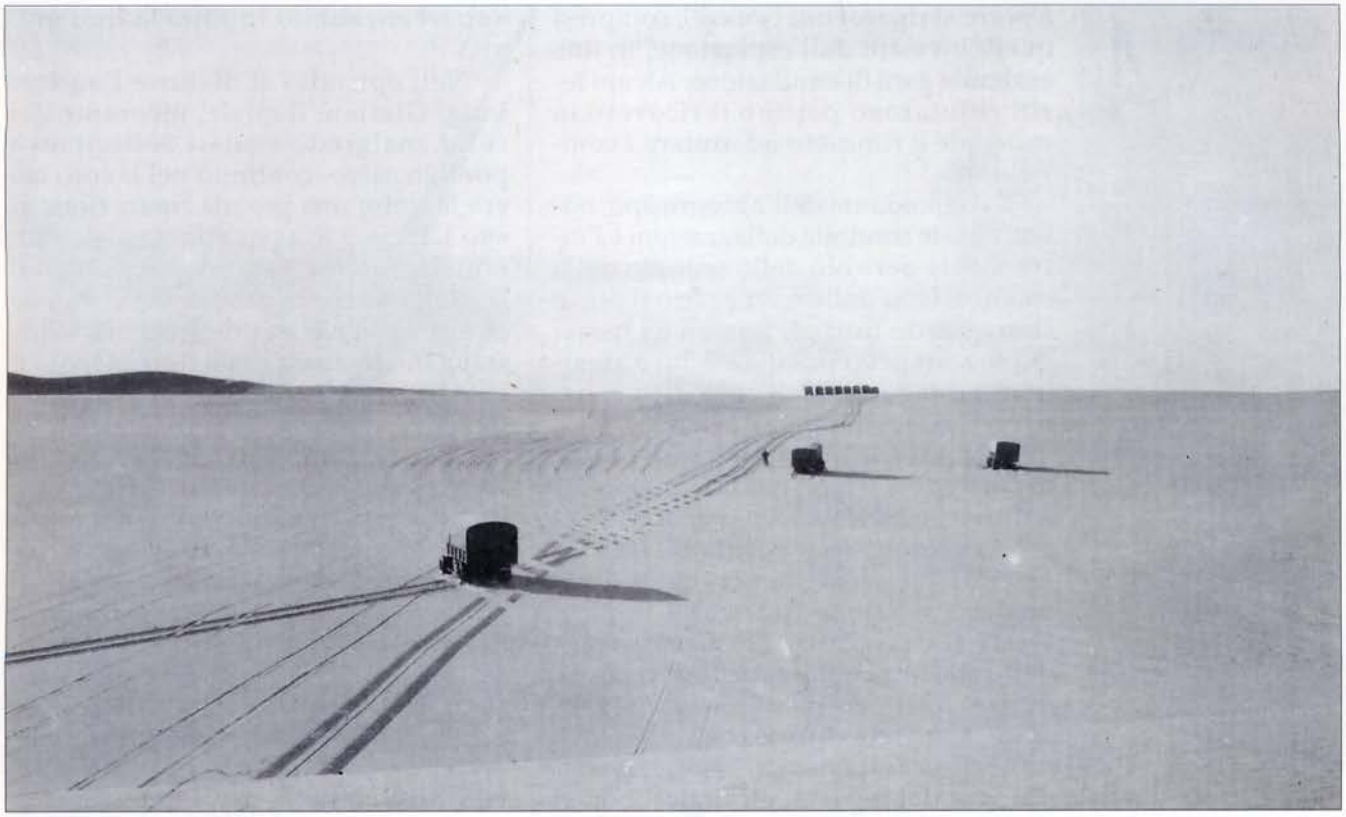
– il recupero di automezzi, italiani e britannici, dalle zone della battaglia precedente, loro riparazione ove possibile o utilizzazione dei particolari efficienti come parti di ricambio;

– l'adattamento di mezzi di preda bellica (circa 30 camionette Morris Commercial e altrettante Ford Chevrolet), per l'applicazione, rispettivamente, di pezzi da 65/17 e da 20 mm, per la costituzione di un reparto speciale di artiglieria mobile, da contrapporre ad analoghi reparti britannici;

– l'adattamento di 4 autocarri Lancia 3 RO per il caricamento di pezzi da 100/17;

– la riparazione di numerosi veicoli corazzati di preda bellica – fra cui alcune autoblindo francesi – che sarebbero state impiegate con successo nei combattimenti di novembre e dicembre dello stesso anno.

Come si può vedere, il Corpo Automobilistico, in tutti i settori di propria competenza, continuava sia ad appoggiare le unità sempre più impegnate, sia a favorire il potenziamento delle truppe di campagna. In ambedue le at-



Impressionante solitudine di automezzi sperduti nell'immensità silenziosa del deserto (foto Museo Storico).

tività il lavoro degli autieri era continuo e massacrante: i conduttori erano costretti a percorrere senza sosta le poche e dissestate strade con mezzi sempre più usurati e perciò sempre meno affidabili; i meccanici dovevano attendere senza sosta alle riparazioni che aumentavano via via di numero e livello. Per fare un confronto, mentre il fante e l'artigliere potevano allentare la tensione e ricomporsi, almeno nei momenti di stasi delle operazioni, l'autiere non si fermava mai, perché le sue mansioni non consentivano interruzioni e la sua opera era indispensabile in ogni istante.

Lo stillicidio delle perdite continuava. Lungo le rotabili, al fronte, sulle piste interne, nei porti ed aeroporti e da ogni parte (dal cielo, dal mare, lungo le strade) l'autiere era obiettivo privilegiato del nemico che colpiva incessantemente, consapevole di colpire, con esso, le fonti di rifornimento e perciò di vita delle unità combattenti.

Gli autieri erano ben consapevoli di questo; dopo i primi mesi di dura esperienza, si era radicata in essi una solida coscienza automobilistica. Sapendo cosa significava il mancato arrivo dei rifornimenti alle unità, rimanevano al volante per ore ed ore senza lamentarsi, alimentandosi con le solite scatolette e gallette, esposti a tutte le offese, sia che procedessero in colonna che isolati, avendo scrupolosa cura del proprio mezzo e segnando il cammino con numerosi caduti e feriti.

Uno degli avvenimenti più gravi di questo periodo, che vide coinvolti militari automobilisti, fu l'esplosione delle navi «Birmania» e «Città di Bari»», cariche di carburanti e munizioni.

Era il mattino del 3 maggio, a Tripoli. Nel porto sostavano, in attesa di caricare materiale, 48 autocarri del V Autogruppo (comandante, il maggiore Luigi Segù), con relativo personale di bordo e di inquadramento, agli ordini del sottotenente Venerando Russo, del 45° Autoreparto (comandato dal capitano Guglielmo Orlandi). Le prime due esplosioni investirono violentemente le banchine, riversandovi una vera pioggia di ferro e fuoco. Fra i numerosi automobilisti, caddero anche lo stesso sottotenente Russo, il colonnello Aldo Mascarini, direttore del Servizio Automobilistico di Intendenza e il capitano Ruggero Finelli, medaglia d'argento al v.m.

Sul luogo del disastro si recarono subito il comandante del 41° Autoreparto pesante e, subito dopo, lo stesso Comandante dell'Autogruppo, che diedero avvio alle più urgenti operazioni di soccorso ai militari feriti, organizzando anche il recupero degli automezzi e del materiale non distrutto, mentre attorno continuavano le esplosioni e crollavano macerie.

Tutti gli autieri si lanciarono nei soccorsi, incuranti del pericolo, riuscendo

CAPITOLO 4

a porre al riparo tutti i veicoli, compresi quelli investiti dall'esplosione, in una esaltante gara di emulazione. Alcuni feriti rifiutarono perfino il ricovero in ospedale e rimasero ad aiutare i commilitoni.

Il comandante dell'autogruppo, nonostante le continue deflagrazioni e l'incombente pericolo dello scoppio della santabarbara delle navi, lasciò il porto solo quando tutti gli uomini e i mezzi erano stati posti in salvo. A lui e ai militari protagonisti dell'episodio vennero concesse ricompense al v.m.

Il 3 aprile, il 37° Autoreparto pesante partiva da Tripoli per la Cirenaica. Il mattino seguente, poco prima di Buerat, la colonna fu investita da un violento attacco aereo che, nonostante l'immediata reazione (pur con i limitati mezzi a disposizione) del personale addetto alle armi automatiche di reparto, inflisse forti perdite. Riassestate le sezioni, la marcia riprese con ordine pur sapendo per esperienza che, data la consistenza del reparto, gli Inglesi non si sarebbero accontentati di quell'unico attacco. Puntuali, nel pomeriggio, nei pressi di Sirte, otto aerei britannici provenienti dal mare piombarono sull'ultimo scaglione dell'autocolonna in sosta, mitragliando e bombardando la formazione a più riprese.

Gli autieri si precipitarono sugli automezzi, nel tentativo di sottrarli all'offesa aerea diradandoli ma, purtroppo, i danni agli uomini e ai mezzi apparvero subito in tutta la loro gravità.

Nell'episodio si distinse l'autiere Luigi Giuliani il quale, incurante dei colpi, malgrado venisse sollecitato a porsi in salvo, continuò nel lavoro cui era intento: una piccola riparazione al suo Lancia 3 RO per allontanarlo dall'offesa nemica. Quando, terminato il lavoro, fra scoppi di spezzoni, raffiche di mitragliatrici e autocarri in fiamme, stava finalmente per mettere in moto il veicolo, veniva colpito da una scheggia e cadeva, donando la sua giovane vita alla patria. Una medaglia di bronzo al v.m. onorava la sua memoria.

Il mattino dell'8 aprile, una colonna della 401ª autosezione mista del IV Autogruppo di Manovra, partita da El Agheila due giorni prima, faceva sosta in una zona sul Trigh El Abd, 40 chilometri circa a nord di Ben Gadia. La colonna avrebbe dovuto proseguire poi per Bir Elaimed, a rifornire di acqua e carburante alcuni reparti impegnati nella vittoriosa controffensiva italo-tedesca.

La sosta era finalizzata non solo a un giusto riposo degli uomini e ad una verifica degli automezzi, ma anche ad un controllo del terreno; infatti, parte della zona risultava minata dal nemico in ritirata e, pur priva di specialisti sminatori, la colonna doveva raggiungere a tutti i costi le linee.

Venuto a conoscenza di tale impedimento, l'autiere Giuseppe Rossetti, provetto conduttore di autobotte che

Porto di Tripoli, maggio 1941. I bombardieri inglesi sono già passati, rovesciando il loro carico di morte e distruzione. Ora si fa la conta delle vittime e dei danni (foto Museo Storico).

Protezione antiaerea ad un autocarro realizzata da una mitragliatrice Fiat 14/35 (foto Museo Storico).

dal dicembre 1940 (data del suo sbarco in Africa settentrionale) aveva sempre fatto servizio in prima linea, si offrì come conduttore di testa.

La marcia riprese lenta e cauta, ma, quando già la zona pericolosa sembrava superata, il veicolo riportò gravi danni e l'autista Rossetti venne mortalmente ferito al torace e all'addome.

Più che del proprio gravissimo stato, egli si preoccupava delle condizioni dell'autocarro, rammaricandosi di non poter condurre a termine il servizio.

La morte dell'autiere per la gravità delle ferite sopraggiungeva dopo poche ore, ma il suo sacrificio, ricompensato con la medaglia d'argento al v.m., aveva consentito al suo reparto di portare a termine, indenne, la propria missione. Al suo nome venne intitolata la caserma della Cecchignola che oggi ospita le strutture didattiche della Scuola Trasporti e Materiali.

Un altro episodio che esalta lo spirito di sacrificio e l'attaccamento al proprio automezzo degli autieri si svolse il 13 ottobre nel corso di un attacco aereo contro un'autocolonna del 38° Autoreparto Pesante diretta verso le prime linee con un trasporto di truppe.

L'attacco coglieva di sorpresa l'autocolonna; il comandante impartiva l'ordine di accelerare il più possibile la marcia, ma gli aerei, con ripetuti passaggi a bassissima quota, riuscivano a colpire alcuni autocarri.

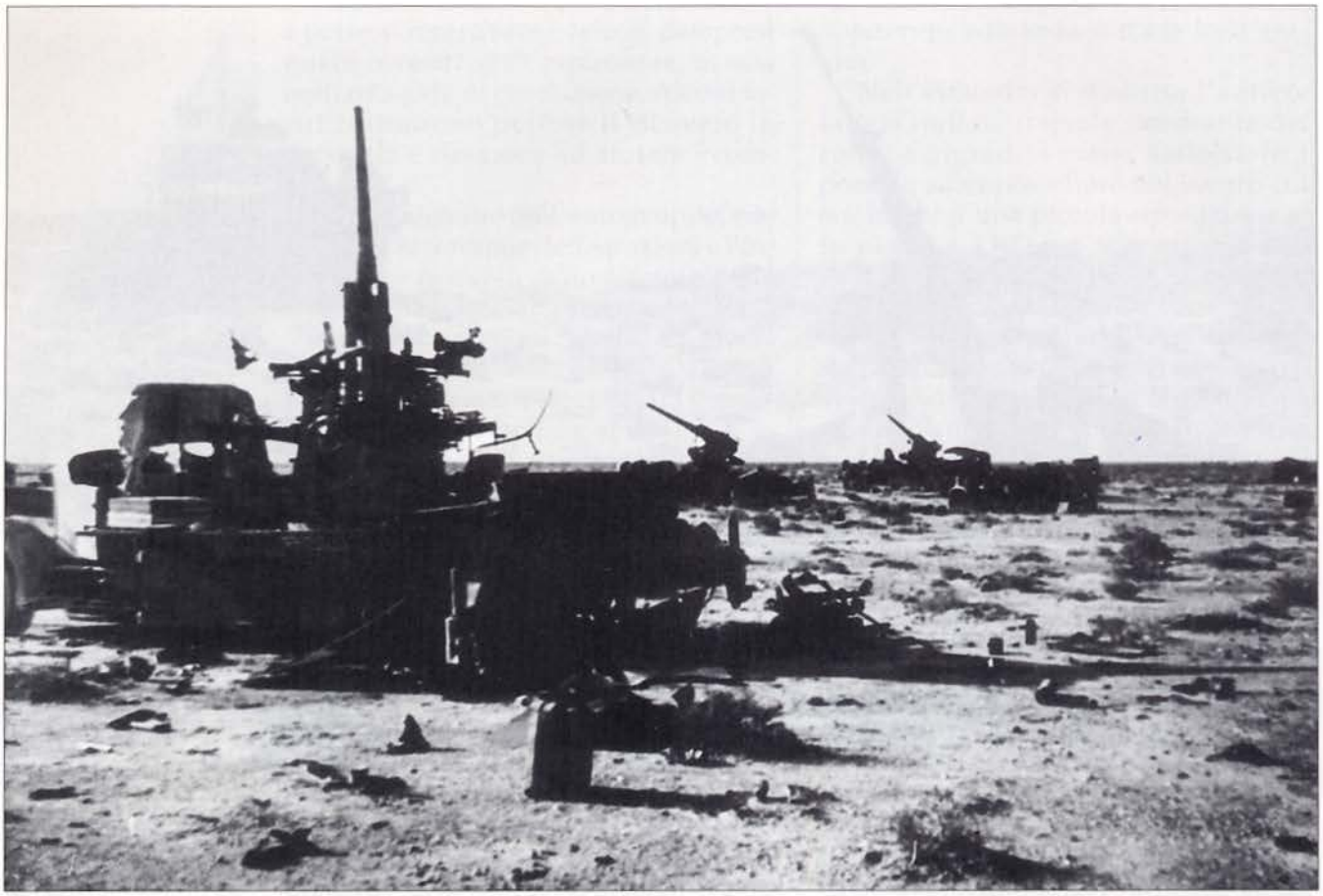
I veicoli danneggiati bloccavano la marcia della colonna e gli uomini trasportati erano costretti a cercare protezioni di fortuna o a diradarsi, mentre gli autieri di scorta armata tentavano di opporsi come potevano all'offesa nemica.

Il primo autocarro colpito fu un Lancia 3 RO condotto dal caporale Ernesto Cumerlato, con a fianco il capo-squadra caporale Antonio Fracassi.

I due, benché feriti, non abbandonavano il mezzo e, quando un successivo sgancio di bombe provocava l'incendio del proprio veicolo, si lanciavano a terra con gli estintori di bordo tentando, ancora sotto attacco aereo, di domare il fuoco che si stava sviluppando. Il Cumerlato, investito in pieno dallo scoppio di uno spezzone, veniva scaraventato a terra con il braccio sinistro squarciato ed altre gravissime ferite in tutto il corpo che provocarono rapidamente la morte; il caporale Fracassi persisteva tenacemente nell'opera di spegnimento, fino a quando un ulteriore lancio di bombe incendiarie trasformava lui e il suo autocarro in un sol rogo.

Ai due valorosi autieri venne conferita la medaglia d'argento al v.m.

Anche quando prestavano servizio presso reparti che non operavano in prima linea e che, pertanto, potevano sembrare meno soggetti all'offesa nemica, gli autieri erano esposti a pericoli continui.



Cannoni italiani montati su autocarri distrutti dalla RAF nel 1941 (foto SME - Ufficio Storico).

Il personale del 20° Parco Automobilistico di Tripoli, ad esempio, subì continue perdite a causa di bombardamenti aerei sia sul porto, dove era costantemente in servizio, sia nella propria sede stanziale. Il Parco era infatti considerato obiettivo estremamente remunerativo.

Giorno infausto si rivelò, in particolare, il 5 settembre 1941, quando alle 2.30 del mattino un massiccio bombardamento si scatenò sui reparti di lavorazione, provocando incendi alle infrastrutture e conseguenti gravissimi danni.

Poiché gli incendi, alimentati dal carburante presente, si stavano propagando rapidamente, il personale del Parco uscì spontaneamente dai ripari ed accorse, con tutti i mezzi antincendio a disposizione, presso i laboratori per tentare di domare le fiamme ormai estese.

L'azione durò fino allo spegnimento di ogni incendio, sotto mitragliamenti ininterrotti, fra continui crolli, in un'atmosfera resa irrespirabile da polvere e fumo.

Capannoni, macchinari, materiale vario ed automezzi furono in gran parte salvati, ma le perdite – fra morti, feriti ed ustionati – furono purtroppo altissime.

Anche se encomiabile fu il lavoro di tutti e tutti meriterebbero una citazione, le cronache ci tramandano emblematicamente i nomi del sergente Gastone Masiero, del caporale Renato Bartoli e degli autieri Salvatore Angelucci, Carlo Cervelli e Nicolò Ponzio.

Nella stessa notte, poco distante, presso l'Autogruppo Libico, caddero autieri nazionali e libici del 1° Autoreparto mentre, fianco a fianco, si prodigavano nel tentativo di domare i numerosi incendi sviluppatisi fra i mezzi e nei locali della caserma.

Anch'essi, malgrado i richiami ad una giusta prudenza, persistettero nell'opera di soccorso sotto l'imperversare degli attacchi aerei.

Il nobile tentativo portava a morte il caporal maggiore Paolo Gallo, il sergente Muctar Ben Muftà e il caporale Mohamed Ben Alì Musuf. A costoro venne concessa una ricompensa al v.m.

Il 28 luglio, nuovo avvicendamento al vertice: il generale Bastico sostituiva il generale Gariboldi.

Il cambio non attenuava però la situazione di attrito fra i Comandi italiano e tedesco; anzi essa si accentuava sempre più per i tentativi di Rommel di ridurre sotto il suo diretto comando tutte le G.U. combattenti sia germaniche che italiane.

1942. Il generale Bastico in visita alle truppe (foto SME - Ufficio Storico).

Unica azione veramente concorde fra i due Comandi era quella volta al completamento – in uomini e in materiali – delle rispettive forze, per conferire loro una capacità operativa adeguata alle esigenze. Particolare attenzione era dedicata ad artiglierie, mezzi corazzati, autoveicoli e carburanti.

Purtroppo i rifornimenti dall'Italia si rivelavano sempre più difficoltosi e inadeguati alle necessità; la consistenza del parco automobilistico era appena sufficiente alla pura sopravvivenza dei reparti e le scorte di munizionamento, di viveri e soprattutto di carburanti cominciavano a scarseggiare.

Per contro le forze britanniche si rafforzavano sempre più, sfruttando canali di rifornimento che confluivano da tutti i continenti.

Il servizio segreto italiano già nel mese di settembre aveva reso noti i primi sintomi di una prossima ripresa delle attività da parte avversaria, notizia confermata in ottobre, con previsione di una offensiva nemica per novembre.

Di diverso avviso era il Gen. Rommel il quale, sicuro che il Comando britannico non fosse ancora in grado di riprendere azioni in grande stile, si stava preparando a lanciare un ulteriore attacco alle posizioni di Tobruk.

Così, verso la metà di novembre, le G.U. italo-tedesche si mossero per assumere lo schieramentto previsto per l'azione di attacco, abbandonando quello difensivo fino ad allora mantenuto, e la fase di passaggio da un atteggiamento all'altro rappresenta sempre un momento di crisi.

Seconda offensiva britannica (18 novembre 1941-17 gennaio 1942)

Il 18 novembre 1941, aveva improvvisamente inizio la seconda offensiva britannica che coglieva in pieno contropiede il dispositivo italo-tedesco che, come già detto, era in crisi di movimento; un'autentica azione a sorpresa.

Lo schieramento italiano in quel momento era il seguente:

– le Divisioni «Brescia», «Trento» e «Bologna» davanti a Tobruk;

– la «Savona» nel settore di frontiera Sollum-Halfaya;

– la «Pavia», il C.A.M. (Corpo d'Armata di Manovra, costituito dalla «Ariete» e dalla «Trieste») e le G.U. tedesche, in movimento fra Tobruk e il confine egiziano.

Il C.A.M. era stato costituito dal Comando Superiore per avere a disposizione una riserva mobile ed efficiente

CAPITOLO 4

che potesse fornire valida cooperazione alle grandi unità motocorazzate tedesche. Peraltro, la «Ariete» presentava, oltre a organici non completi, una linea di carri nettamente inferiori per velocità, armamento e corazzatura a quelli avversari e la «Trieste», per le sue caratteristiche organiche, poteva considerarsi più una grande unità autotrasportata che motorizzata. Tuttavia furono proprio queste due unità a sopportare e respingere le prime violente azioni delle unità corazzate britanniche.

La prima fase dell'offensiva britannica, iniziata il 18 novembre, può considerarsi conclusa con il ripiegamento effettuato l'8 dicembre dalle forze italiane sulle posizioni di Ain El Gazala.

In questi 20 giorni si svolse la battaglia della Marmarica, con un susseguirsi di azioni e reazioni continue fra le parti contrapposte, in un'alternanza di successi ed insuccessi. La battaglia ebbe termine solo quando, sbloccata la piazzaforte di Tobruk da parte dei Britannici, gli Italo-tedeschi si trovarono in manifeste condizioni di inferiorità per mezzi corazzati, artiglierie, veicoli, munizioni, carburante.

Ancora una volta, dunque, cause determinanti dell'insuccesso erano state la scarsa mobilità delle unità italiane e la penuria dei rifornimenti provenienti dal territorio nazionale, soprattutto in veicoli e carburanti.

L'Intendenza italiana aveva fatto tutto ciò che era nelle sue possibilità: il 1° e il 12° autoraggruppamento erano stati lanciati in avanti, a supporto delle grandi unità coinvolte nella battaglia; i parchi automobilistici, specie quelli più avanzati, avevano lavorato a ritmo continuo per rimettere in efficienza il maggior numero possibile di mezzi corazzati e ruotati; erano stati costituiti depositi carburanti in tutto il settore, anche a ridosso delle zone di combattimento.

Tanto sforzo, tuttavia, serviva solo ad assicurare nulla più che la sopravvivenza delle unità, nell'infernale carosello che per tre settimane sconvolse il deserto marmarico. Per mantenere a livello la consistenza organica nel settore autoveicoli sarebbe stato necessario un rifornimento mensile di circa 1.000 veicoli, mentre questa cifra non solo non fu mai raggiunta, ma rimase sempre una lontanissima meta.

Il parco veicoli, quindi, deperiva inesorabilmente in efficienza e quantità.

Le unità automobilistiche si erano letteralmente gettate nella mischia, supplendo all'insufficienza numerica con il moltiplicato impegno di uomini e mezzi; tutti, sia quelli dei reparti di Intendenza che di G.U.

Fra questi ultimi sono da ricordare gli autoreparti che, assegnati alle unità del C.A.M., con queste vissero e com-

Autocarri italiani catturati dagli Inglesi nella battaglia di Tobruk (foto SME - Ufficio Storico).

batterono la battaglia della Marmarica, permettendo, con il loro supporto, quelle azioni manovrate che impegnarono fino all'estremo il Comando britannico costringendolo a profondere tutte le ingenti risorse disponibili per strappare un successo rimasto incerto fino all'ultimo.

Questo avveniva sui campi di Bir el Gobi, Sidi Rezeg, el Duda, Gambut, durante la puntata verso Sollum e la conseguente manovra di rientro verso Adem.

Un forte contributo di uomini e mezzi venne pagato dal XLII Autogruppo che comprendeva il 132° e il 205° autoreparto ed era in organico alla Divisione corazzata «Ariete». Durante la battaglia della Marmarica, essendo rimasta la grande unità al di là delle linee inglesi, le autocolonne di questo reparto furono costrette ad attraversare più volte, di notte, lo schieramento nemico, infilandosi in ogni possibile varco, per rifornirla. Per quanto il rifornimento venisse effettuato col buio, il rumore dei motori tradiva il passaggio degli automezzi, attirando su di essi tempeste di proiettili. Lo scopo venne raggiunto, ma a prezzo estremamente caro.

L'80° Autoreparto, al comando del capitano G. Battista Sallustio, in organico alla «Trieste», entrò a far parte del C.A.M. e venne impiegato in tutte le fasi della battaglia della Marmarica: una continua spola fra la base di rifornimento e le unità operanti sparse ovunque. La sua azione era ostinatamente disturbata da attacchi nemici che spesso aprivano sanguinosi vuoti fra le sue file. Ma l'Autoreparto, fin dall'inizio, si mostrò all'altezza della situazione, assolvendo tutti i compiti affidatigli.

Anche il 9° Autoreparto, comandato dal capitano Sebastiano Alfonso, della «Trento», distaccò alcune autosezioni presso il C.A.M.

Gli autieri di questo reparto percorsero in tutti i sensi la tormentata Marmarica, combattendo contro le truppe neozelandesi o sfidando le autoblindo inglesi quando, dalle alture di Gambut, cercavano di interdirne i movimenti.

Le gesta di sacrificio e di valore avevano cadenza giornaliera, ma forse le più significative, per la loro modestia e semplicità, furono le azioni di alcuni autieri, rimasti anonimi, conosciute solo successivamente grazie alle testimonianze di alcuni militari soccorsi. Si sa di un conduttore di autoambulanza che, in pieno combattimento, trovandosi da solo, raccolse, trasportò, caricò e recò in salvo numerosi feriti.

Un altro conduttore di autoambulanza, nel corso di un attacco aereo, quando le prime raffiche di mitraglia colpirono alcuni dei militari feriti che trasportava, fermò la marcia e, incu-

Automezzi italiani distrutti a Sollum (foto SME Ufficio Storico).

Autotrasporto di truppe su autocarro Spa 38/R (foto Museo Storico).

rante delle raffiche, salì sul cofano dell'automezzo, agitando la bandiera della croce rossa: cadde fulminato da alcuni proiettili nel tentativo di salvare, con il segno della pietà, le vite a lui affidate.

Un autoreparto di formazione, costituito in prevalenza da elementi dell'89° Autoreparto, venne fornito al Raggruppamento Esplorante del C.A.M. anche dal CXXVIII Autogruppo del 12° Autoraggruppamento.

L'unità seguì il RECAM in tutte le azioni compiute nella zona di Bir el Gobi, trasportando carri, effettuando rifornimenti, espletando compiti gravosi e pericolosi. L'Autoreparto, nel convulso susseguirsi dei combattimenti, ancor prima dell'inizio del ripiegamento, aveva già subito perdite così gravi da risultare praticamente quasi distrutto.

Emblematico dello spirito dell'intero reparto può essere considerato il comportamento di un suo autiere, poi decorato al V.M. alla memoria.

Pochi giorni prima della battaglia, era pervenuta notizia all'89° che gran parte del reparto sarebbe stato assegnato di rinforzo al RECAM. Uomini e mezzi vennero selezionati.

L'autiere Ferdinando Quatrana, in precarie condizioni di salute, era destinato a rimanere alla base, ma egli ottenne, dopo insistenza, di poter seguire le sorti del reparto.

Partì felice, alla guida di un autocarro carico di carburante. Nella marcia verso Bir El Gobi, all'altezza di El Adem, l'autocolonna subì un attacco aereo, riportando rilevanti danni.

In tale frangente, l'autiere Quatrana, anziché mettersi in salvo, come gli era stato ordinato, consapevole che il suo autocarro, per il particolare carico, costituiva un grave pericolo per gli automezzi vicini, non lasciava la guida, ma tentava di allontanarlo il più possibile dalla colonna. L'altruistico tentativo gli costava la vita, strappata via da una raffica.

Va ugualmente ricordato Agostino Donati, decorato di medaglia d'argento al V.M. alla memoria.

Autiere della classe 1907, aveva partecipato, nell'ultimo scorcio degli anni '20, alla conquista delle oasi della Cirenaica. Allo scoppio del secondo conflitto mondiale, si era offerto volontario per la Libia dove, una volta giunto, chiedeva e otteneva di essere inviato presso reparti di prima linea. Assegnato al Raggruppamento Esplorante, in dieci giorni di continui scontri venne impiegato non solo come portaordini, ma anche con compiti esplorativi, riuscendo sempre a fornire utili notizie sul nemico.

1941. Bombe da aereo inesplose durante la battaglia di Tobruk (foto G. Forbicini).

Il 1° dicembre il RECAM attaccò la base di Bir Berraned; l'autiere Donati, nell'azione, veniva colpito da una scheggia che gli squarciava una gamba. Senza chiedere aiuto a nessuno, il militare si medicava sommariamente e da solo la ferita e, a un ufficiale accorso, chiedeva di essere lasciato sul posto, nel timore che, per soccorrerlo, i commilitoni venissero distolti dalla battaglia.

Trasportato, contro la sua volontà, presso un ospedaletto da campo, si spegneva senza un lamento, rammaricandosi soltanto di non poter più essere di aiuto al proprio reparto.

Il 9 dicembre ebbe inizio la 2ª fase dell'offensiva britannica, caratterizzata dalla manovra di ripiegamento delle forze italo-tedesche; l'azione si concluse con la caduta degli ultimi capisaldi isolati dall'Halfaya al confine egiziano, presidiati dalla Divisione «Savona», avvenuta il 17 gennaio 1942.

La battaglia della Marmarica aveva fortemente logorato le forze contrapposte ma, mentre per i Britannici i rifornimenti continuavano ad affluire regolari e copiosi, la sempre precaria alimentazione, in tutti i settori, delle unità italo-tedesche aveva costretto il Comando italiano a cercare lo sganciamento dal nemico per passare alla difensiva su posizioni arretrate.

Senza forze mobili efficienti da contrapporre al nemico, ogni possibile posizione presentava il fianco ad una eventuale azione avvolgente per cui, allo scopo di evitare il ripetersi di quanto accaduto alla 10ª Armata nel primo ripiegamento della Cirenaica, i Comandi italiano e tedesco furono costretti a compiere azioni ritardatrici su linee sempre più arretrate (Mechili, Tmimi, Derna e Agedabia), fino al definitivo attestamento, dopo il combattimento favorevole di El Gaftia, sulla linea Marsa El Brega-Marada, nel periodo 1-10 gennaio.

La manovra ritardatrice era stata effettuata non solo con lo scopo di cedere minor terreno possibile, ma soprattutto per portare in salvo la massima parte delle truppe e del materiale più pregiato (artiglierie, munizioni, ricambi auto, ecc.).

Escluse alcune unità del C.A.M., tutte le altre divisioni erano infatti da considerarsi completamente appiedate.

L'occasione diede modo ai reparti automobilistici di porsi ancora una volta in luce con la loro preziosa opera, il loro entusiasmo.

Il 1° e il 12° Autoraggruppamento furono impiegati senza sosta per il trasporto di uomini e materiali. Tutte le grandi unità, tutti i parchi, tutti i ma-

CAPITOLO 4

gazzini militari videro giungere presso di loro, a qualsiasi ora, in qualunque luogo, gli autieri e gli automezzi di questi autoraggruppamenti.

In particolare, il 1° mise a disposizione delle unità combattenti 5 autoreparti, due sezioni ambulanze e tre sezioni autobotti, per un totale di 500 veicoli; un numero veramente enorme, considerata l'estrema difficoltà di reperire mezzi efficienti.

Con questi automezzi fu possibile il ripiegamento delle Divisioni «Trento» e «Brescia», al completo di uomini, armi e materiali.

Nel frattempo, i rimanenti reparti si adoperavano per far affluire i rifornimenti alle grandi unità impegnate nella manovra difensiva (spesso direttamente sui vari capisaldi) e provvidero a sgomberare il materiale recuperabile.

Tutto ciò avveniva, naturalmente, a continuo contatto del nemico e sotto la costante offesa aerea; ma i reparti supportati vennero trasportati fino all'ultimo uomo; il porto di Bengasi ed i magazzini della zona vennero sgomberati completamente; tutti i feriti e gli ammalati furono trasportati presso gli organi sanitari della Tripolitania.

Molto delicato e rischioso fu il compito degli autoreparti delle grandi unità del C.A.M.

Durante la ritirata, le Divisioni «Ariete» e «Trieste» ripiegarono combattendo lungo la direttrice interna, cercando di effettuare i movimenti nell'arco notturno; perciò gli autoreparti – che di massima, fiancheggiavano i movimenti delle loro unità percorrendo la litoranea Balbia e attingendo dai magazzini scaglionati a ridosso di tale rotabile – erano costretti ad effettuare ogni giorno colonne di rifornimentto verso l'interno, compiendo sforzi logistici non indifferenti per seguire le unità che si spostavano in continuazione.

Poiché le autocolonne muovevano sempre sotto la minaccia di formazioni nemiche, le loro perdite si susseguivano in uno snervante stillicidio.

Vale la pena ricordare alcuni episodi che testimoniano la dedizione degli autieri e l'importanza che i trasporti assunsero in questa fase della campagna.

Il 9 dicembre, durante il ripiegamento verso Acroma Ain El Gazala, la «Pavia» venne a trovarsi, con gran parte delle sue unità di fanteria, pressoché isolata ad est di El Adem.

I soldati procedevano a piedi, in quanto gli autocarri disponibili non erano nemmeno sufficienti per il trasporto delle armi pesanti.

Non appena la notizia giunse a conoscenza dei Comandi interessati, vennero radunati circa 100 autocarri, traendoli dagli autoreparti dell'«Ariete» e della «Trieste», per avviarli nella zona di El Adem.

L'autocolonna si mise in movimento di notte, lungo piste precedentemente ricognite, per evitare di incappare in formazioni nemiche; le unità della «Pavia» vennero raggiunte; nel massimo silenzio vennero caricate e gli automezzi riuscirono a sfilare, senza farsi scorgere, sotto il ciglione di El Adem, già occupato dai reparti motorizzati indiani.

Il momento fu altamente drammatico e di estrema tensione; se il nemico si fosse accorto della manovra, un uragano di fuoco si sarebbe riversato sull'autocolonna che ne sarebbe rimasta annientata.

La manovra invece riuscì e tutte le unità rientrarono indenni e al completo nelle linee italiane.

Durante il ripiegamento, una parte del 9° Autoreparto «Trento» fu impiegata nel tentativo di recuperare uomini e materiali dispersi.

Particolarmente intensa e rischiosa fu l'attività nella zona di Derna, dove confluivano la Balbia e altre rotabili; la città era la prima località importante sulla quale avrebbero dovuto convergere le unità in ripiegamento da Tobruk e da Ain El Gazala.

Per quasi 4 giorni, sotto il fuoco sempre più veemente delle artiglierie e la costante minaccia di reparti motorizzati nemici, aliquote del 9°, agli ordini diretti del proprio capitano, si avventurarono nelle zone ormai abbandonate portando in salvo uomini e materiali e rifornendo tutti i mezzi rimasti immobilizzati per mancanza di carburante.

Anche questa missione, protratta oltre i limiti della temerarietà, tanto che aliquote avanzate furono travolte dal nemico, conseguì risultati altamente remunerativi. Come sempre, però, molti autieri del 9° Autoreparto pagarono con la vita il prezzo del successo.

Anche gli autieri dei parchi automobilistici avanzati, dopo avere operato a favore di tutte le unità combattenti, ripiegarono in perfetto ordine, portando in salvo tutto il prezioso materiale del Servizio Automobilistico e dei depositi carburanti divisionali e di Intendenza.

Questo sfortunato periodo bellico si concluse con la caduta della linea fortificata Bardia-Sollum-El Halfaya, difesa dalla «Savona»; questa grande unità, dopo due mesi di resistenza, senza viveri, munizioni, materiale sanitario e carburante, fu costretta a cedere le armi di fronte alla preponderanza nemica. Con i reparti della «Savona» scomparvero gli autieri del deposito carburanti di Bardia e delle formazioni automobilistiche impiegate nella zona.

Quale simbolo di coesione tra automobilisti e combattenti, si può citare l'autiere Francesco Carlino, distaccato presso il caposaldo di Sidi Omar.

Dal 18 al 21 novembre il caposaldo fu sottoposto a continuo bombardamento, sia aereo che di artiglieria, da parte del nemico intenzionato a conquistare a tutti i costi la località, considerata un importante nodo stradale.

Il mattino del 22 novembre si scatenò un poderoso attacco di unità corazzate e motorizzate britanniche, appoggiate da artiglierie ed aerei che, dopo un impari e accanito combattimento, riuscirono a prevalere.

Durante questa azione, l'autiere Carlino, in servizio presso il Comando del battaglione mitraglieri divisionale, accortosi che un centro di fuoco avanzato era minacciato da un complesso di soverchianti forze di fanteria indiana appoggiate da carri armati, raggiungeva volontariamente il centro attaccato, partecipando alla disperata lotta, con lanci di bombe a mano, fino a quando non cadeva colpito a morte.

Seconda controffensiva italo-tedesca (gennaio-giugno 1942)

Esaurita il 17 gennaio 1942 la seconda offensiva britannica con la caduta di El Halfaya-Sollum, ancora una volta vinti e vincitori si trovarono esausti e tutti intenti a riordinare e rafforzare le proprie unità duramente provate.

I Comandi contrapposti operavano freneticamente: quello britannico, nella certezza di poter sferrare il colpo decisivo e conquistare in breve tutta l'Africa Settentrionale; quello italiano, con l'intenzione di scoprire il punto debole del dispositivo nemico e capovolgere la situazione a proprio favore.

Due eventi, in questo periodo, assunsero importanza fondamentale anche se, sul momento, non se ne intravvide forse tutta la portata.

Il primo consisté nell'arrivo, finalmente, di massicci rifornimenti dall'Italia in mezzi corazzati e in artiglierie che permisero di ricostruire e dare solidità alle grandi unità tedesche e a quelle italiane del C.A.M. (permaneva però la cronica mancanza di autocarri). Il secondo evento fu l'ingresso nel conflitto del Giappone che costrinse il Comando britannico a distaccare

Lungo la litoranea Balbia, si incrociano un'autocolonna di autocarri ed una colonna di carri armati (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 4

in Estremo Oriente parte dell'aviazione utilizzata fino ad allora in Egitto, intaccando quella superiorità aerea alla quale andava gran parte del merito dei successi ottenuti.

Tali novità non sfuggirono all'attenzione di Rommel che, giudicando sufficientemente rafforzate le forze dell'Asse, specie nel settore dei mezzi corazzati e delle artiglierie, sferrò un nuovo improvviso attacco prima che il nemico potesse rinforzarsi sulla nuova linea difensiva con le grandi unità liberate dalla caduta della zona di Halfaya-Sollum.

L'azione fu condotta con mirabile rapidità e genialità di manovra e, in tre fasi successive, portò le truppe italo-tedesche da El Algheila a El Alamein, nonostante la costante inferiorità di mezzi e malgrado i palesi contrasti tra i Comandi italiano e tedesco.

Come in occasione della prima controffensiva, il Comando italiano non aveva condiviso il progetto di Rommel di attaccare il nemico mentre le unità erano ancora impegnate nelle operazioni di riassestamento.

Sempre come nella precedente circostanza, Rommel riuscì ad ottenere il consenso per un'azione offensiva con esclusivo carattere di alleggerimento.

Il 21 gennaio 1942 il dispositivo approntato, costituito dalle sole forze corazzate e motorizzate tedesche e dal C.A.M., scattava improvviso e violento, sorprendendo nettamente il Comando inglese. Da quel momento e fino al termine della prima fase, fu un susseguirsi di manovre tendenti all'avvolgimento delle unità britanniche che, non riuscendo più a coordinarsi per una valida reazione, furono costrette a ritirarsi in disordine, con forti perdite di materiali e di uomini, riuscendo tuttavia a sfuggire all'accerchiamento che avrebbe significato il loro annientamento completo.

Le ragioni del non completo successo vanno ricercate nel fatto che le forze italiane veramente mobili erano numericamente insufficienti per la realizzazione del disegno strategico di Rommel. Le uniche forze motorizzate erano le Divisioni «Ariete» e «Trieste»; tuttavia, in 15 giorni circa, da El Algheila il fronte fu portato nella zona Timini-Mechili, con un balzo in avanti di 600 chilometri.

Seguì un periodo di sosta, assolutamente necessario se si pensa che l'azione offensiva appena compiuta era scattata solo due settimane dopo il termine del ripiegamento dalla Cirenaica.

Da parte italiana, si provvide soprattutto a riordinare e a rafforzare le grandi unità con l'invio dall'Italia di uomini, artiglierie, mezzi cingolati e ruotati, con lo scopo di preparare basi logistiche adeguate alle future necessità.

Durante la fulminea avanzata, il Corpo Automobilistico si rivelò ancora all'altezza delle tradizioni. I reparti erano addirittura in movimento verso le nuove località di sosta, dove avrebbero fruito di un adeguato periodo di tregua per un opportuno riordinamento, quando furono improvvisamente chiamati ad alimentare la nuova azione offensiva.

Tutte le unità del Corpo ripresero l'avanzata attraverso Agedabia, Antelat, Soluch, Bengasi, Barce, effettuando trasporti ponderosi e difficoltosi, specie di carburante, la cui base di rifornimento più avanzata era ad El Agheila, località che il susseguirsi delle operazioni allontanava sempre più dalle zone di combattimento.

L'attività degli autieri divenne parossistica. I diari delle grandi unità fanno a gara nell'evidenziare che, di tutti i servizi, solo quello automobilistico versava in una crisi spaventosa.

«...ma inconveniente ancora più grave – si legge nel diario della Divisione «Sabratha» il 1° febbraio 1942 – è la stanchezza del personale poiché, trattandosi in maggioranza di mezzi presi ad altri reparti e che il Comando 10ª Armata manovra da più giorni, quasi tutti gli autieri sono al lavoro continuato da tre e anche quattro giorni».

Lo stesso diario continua a porre in evidenza, nei giorni successivi, il continuo aggravarsi della situazione, con gli automezzi che diminuiscono sempre più, gli autieri sempre più stanchi, le squadre di soccorso che non funzionano e i reparti che provvedono a rimorchiare quello che possono ma, sostiene lo stesso diario «...gli autieri, sebbene fisicamente stanchi, sono sempre volenterosi e fanno di tutto per compiere i servizi...».

Solo quando gli Italo-tedeschi raggiunsero El Mechili, la frenetica attività degli autieri venne alquanto attenuata. I reparti automobilistici, pur continuando la loro normale attività di istituto a favore delle altre unità, poterono allora dedicarsi alla rimessa in efficienza dei propri mezzi ed al riordinamento delle formazioni.

Altri grandi trasporti furono co-

Un'autocolonna in transito nei pressi di Agedabia (foto SME - Ufficio Storico).

munque effettuati in questo periodo; come allorché vennero riportati in avanti, dalla Sirtica e dalla Tripolitania, i numerosi reparti appiedati delle Divisioni di fanteria, la massa degli stabilimenti di Intendenza, tutti i servizi, le basi, i reparti territoriali, le artiglierie contraeree, tutto ciò insomma che serviva ad alimentare le truppe in linea, a presidiare il territorio rioccupato, ad organizzare, preparare e sostenere la successiva offensiva.

I reparti impiegati furono i due autoraggruppamenti e gli altri reparti automobilistici. L'Intendenza impiegò spesso anche grosse aliquote di mezzi di ditte private ovviando in tal modo alla propria carenza di veicoli.

Il 12° Autoraggruppamento di Manovra (comandato dal colonnello Giuseppe Papi) venne costantemente impiegato sia per i trasporti operativi, sia per servizi d'Intendenza, per cui mai come in questo caso fu appropriato il termine «di manovra»! Dovunque, si potevano trovare mezzi e uomini del 12°: nella lontana Tripoli, per la ricezione dei materiali dall'Italia; sulle linee più avanzate a supporto delle unità operative o nelle oasi dell'interno a sostegno dei presidi isolati. Nella località di Hon – oltre a due autosezioni, di cui una di Caterpillar – vi era anche una efficientissima officina per tutte le esigenze dei veicoli che operavano nelle zone interne limitrofe e di quelli in transito.

Terminata l'offensiva, il 12° riuscì finalmente a unificare, come da tempo programmato, numerosi tipi di autocarri in dotazione, assegnandoli in blocco a singoli reparti e costituendo così unità omogenee con riscontri positivi nelle attività di manutenzione, riparazione e rifornimento.

Notevole, soprattutto, il miglioramento nel settore delle riparazioni.

La percentuale di inefficienze era arrivata al 60% circa, particolarmente disastrosa in relazione ai molteplici compiti affidati al 12°; bisogna considerare, d'altra parte, che quasi nella loro totalità gli autocarri erano in servizio in A.S. fin dal 1940; il 57° Autoreparto operava ad esempio con gli ormai esausti Fiat 634 provenienti dalla requisizione e già impiegati sul Fronte Occidentale; il 143° con gli Alfa Romeo 800 che, usurati dal continuo impiego, risentivano della assoluta mancanza di ricambi; il 142° impiegava Lancia 3 RO quasi tutti recuperati sul campo di battaglia durante la prima controffensiva; gli altri autoreparti operavano con Fiat 626, Spa 38, Bianchi Miles, Fiat 666, autocarri senz'altro affidabili per allora, ma non certo progettati per un impiego indiscriminato sul particolare terreno libico.

Fu in questa occasione che tutto il personale del 12° – ufficiali, sottufficiali e autieri – si rimboccò letteralmente le maniche per ripristinare i mezzi, riuscendo in un tempo limitatissimo ad abbassare il livello delle inefficienze dal 60% ad un effettivo 10-15%.

Grazie a tale sforzo (veramente enorme, se rapportato alle critiche condi-

Trasporto di bersaglieri su autocarri SPA (foto Museo Storico).

zioni nelle quali si era costretti) e all'arrivo di un congruo numero di autocarri dall'Italia o recuperati in zona, il 12°, alla vigilia della ripresa delle operazioni, poteva contare su circa 700 autocarri in piena efficienza.

Pur nel fervore delle riparazioni, non si fermava di certo l'attività dei trasporti. Nel solo mese di maggio, venivano percorsi ben 620.000 chilometri in servizi di vario genere. Fra i più significativi si può citare il trasporto del 17° battaglione mitraglieri da Tripoli in zona avanzata, di aliquote di carri «M» delle Divisioni «Littorio» e «Trieste», del 32° battaglione genio guastatori da El Algheila al XXI C.A., della Divisione «Sabratha» al completo fin sulla prima linea, del battaglione «San Marco» nella sua nuova sede di Bomba.

Innumerevoli i servizi di minore entità che, sommati fra loro, rappresentarono un carico operativo veramente notevole.

Nello stesso periodo infine l'autoraggruppamento dovette anche trasferire le proprie strutture in zona più avanzata, da Villaggio Crispi a Maddalena.

Anche in questo periodo, dal gennaio al maggio del 1942, gli autieri continuarono a versare il loro tributo di sangue e lo fecero nelle circostanze più varie, a testimonianza della multiformità della figura dell'autista-soldato.

Francesco Mondini, del 2° Parco Automobilistico, colpito all'addome da un proiettile di mitragliatrice durante un'autocolonna, rimaneva al proprio posto sul mezzo fino a quando, privo di forze, si accasciava esanime al volante.

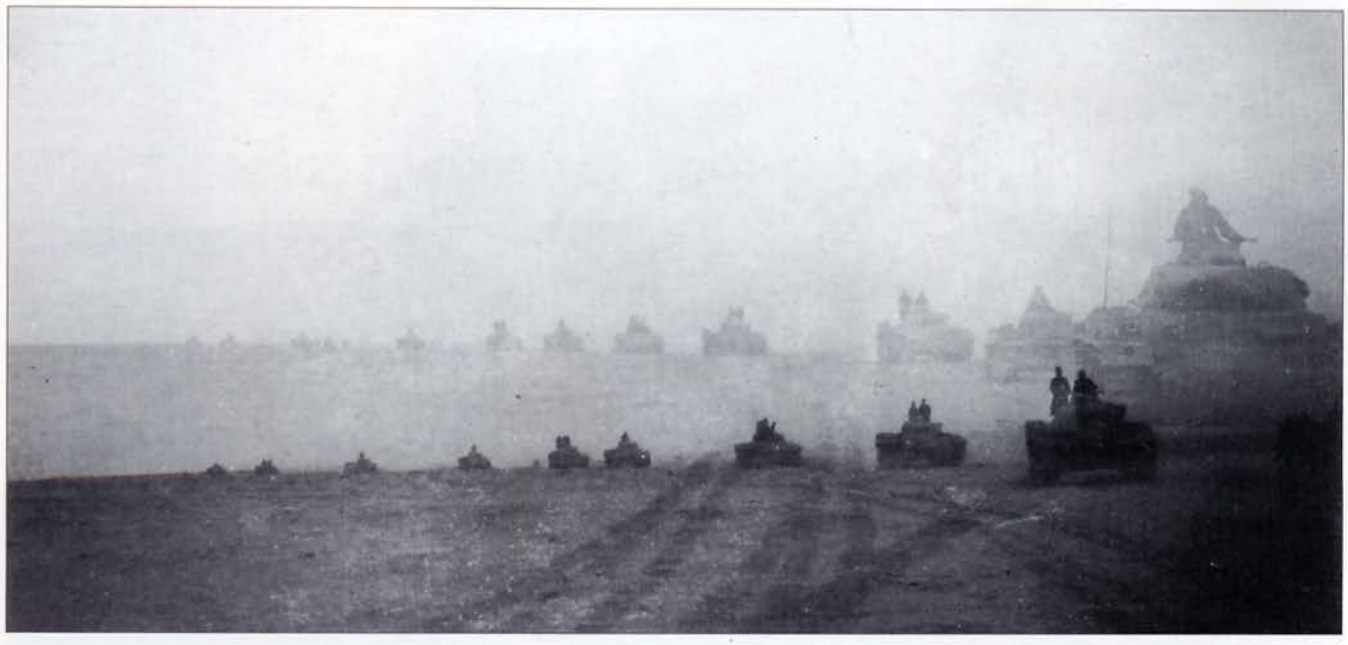
Piero Fiandra, del 21° Parco Automobilistico, durante un bombardamento aereo, accorso con generosità allo scoperto in aiuto di un commilitone ferito, veniva colpito mortalmente.

Salvatore Mammano, del 45° Autoreparto, mitragliere di un'arma in postazione contraerea, mentre imperversava un'incursione aerea, benché ferito, continuava a sparare ininterrottamente, fino a quando non veniva colpito a morte.

Tutti e tre venivano decorati alla memoria. Sono tre esempi emblematici dello spirito dell'autiere visto in tre situazioni diverse ma caratterizzanti: al volante del mezzo, in soccorso al commilitone in pericolo, in difesa del proprio reparto.

Negli stessi mesi, l'aviazione italotedesca stava scatenando una violenta offensiva contro la roccaforte di Malta, per neutralizzare la potenzialità bellica dell'isola. L'azione aveva portato a un rallentamento dell'attività aeronavale britannica nel Mediterraneo, con vantaggi per i tanto sospirati rifornimenti.

Sulla base di questo effettivo rafforzamento delle unità in Africa, veniva elaborato un piano offensivo che, secondo le intenzioni di Rommel, si sarebbe dovuto sviluppare verso la fine di maggio e che aveva come linea di azione l'aggiramento delle forze britanniche sulla linea di El Gazala, il loro annientamento, la conquista immediata di Tobruk e il raggiungimento della linea Sollum-Halfaya. Tale piano venne condiviso dal Comando Supremo italiano, nonostante le solite esitazioni legate a problemi logistici.



Carri Armati tedeschi in azione nel deserto di Tobruk. Si tratta in realtà, di due immagini sovrapposte, ma l'effetto è suggestivo (foto G. Forbicini).

Agedabia, 16 giugno 1942: deposito di carri armati inglesi distrutti (foto G. Forbicini).

Il 26 maggio ebbe inizio la seconda fase.

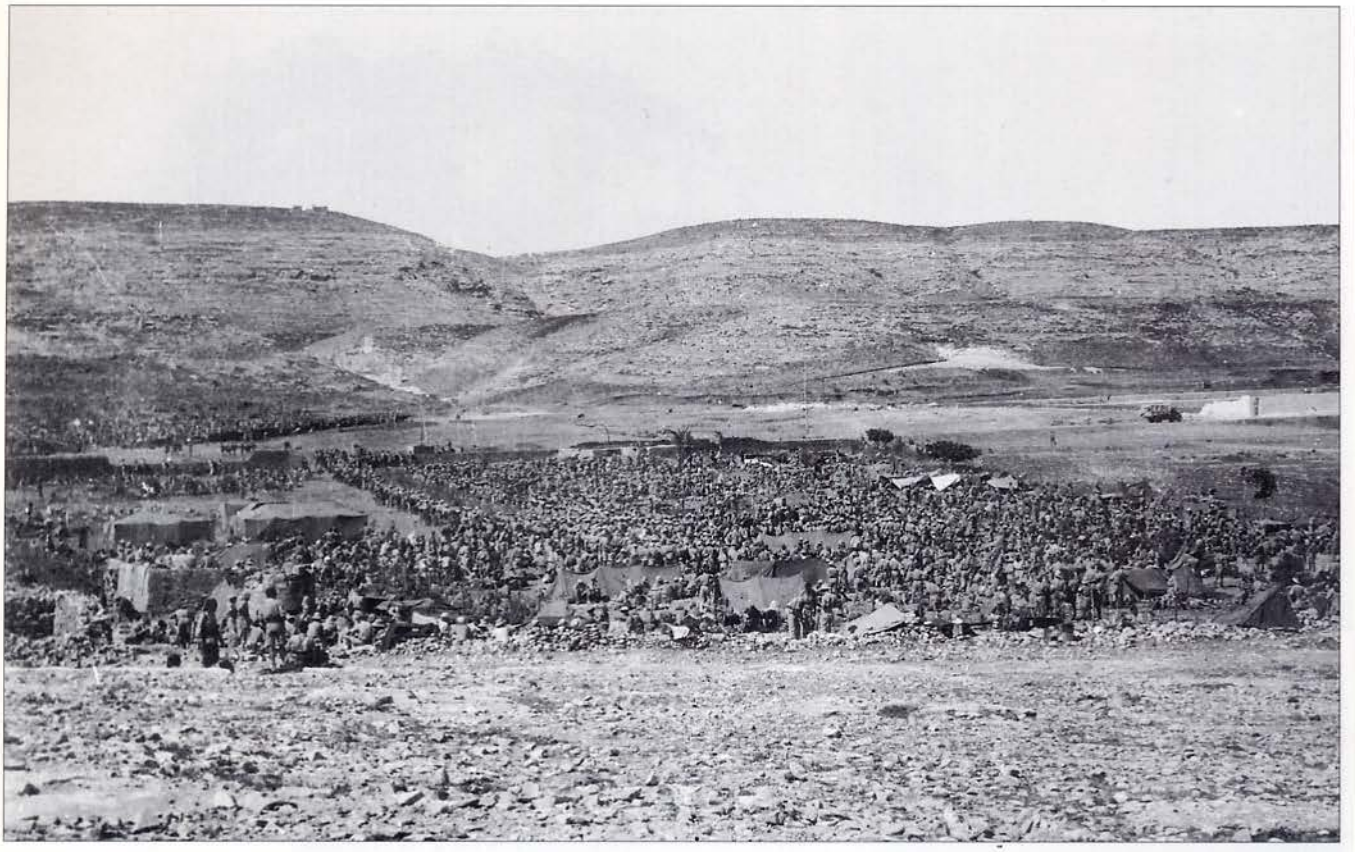
Le forze italiane erano costituite dai Corpi d'Armata: XXI (Divisioni «Sabratha» e «Trento»), X («Brescia» e «Pavia»), XX («Ariete» e «Trieste»).

Da quella data, le operazioni si svolsero con combattimenti accaniti e senza soste. Per centinaia e centinaia di chilometri i due avversari si fronteggiarono in continui violenti scontri: gli Italotedeschi tesi alla distruzione di tutte le forze nemiche valide e i Britannici, pur sorpresi dalla improvvisa violenta offensiva, tenaci nel contrastare l'avanzata delle forze dell'Asse, ma anche prontissimi a sganciarsi tempestivamente pur di evitare l'annientamento.

Purtroppo, le forze italiane non riuscirono mai a raggiungere l'ultimo obiettivo perché, nonostante ogni sforzo, nel momento conclusivo mancava sempre qualcosa: ora le munizioni, ora i carburanti, ora i mezzi, ma soprattutto qualche unità in più, idonea al particolare tipo di battaglia.

Comunque, conquistata la munitissima posizione di Bir Hacheim, dopo duri combattimenti le forze italo-tedesche avanzarono travolgendo ogni resistenza dell'avversario ormai completamente disorientato, incapace di riprendersi e quindi preoccupato solo di raggiungere, con minori perdite possibili, il confine.

Ain El Gazala fu rioccupata: la «Littorio», sia pure molto ridotta nelle sue unità corazzate, entrò in linea il 19 giugno; il 20 caddero Bardia e Capuzzo; il 21 si arrendeva Tobruk con circa 30.000 uomini, lasciando un ingente quantità di materiale di ogni genere.



Prigionieri inglesi catturati a Tobruk nel giugno 1942 (foto Museo Storico).

Ancora una volta tutta la Libia era riconquistata e la linea Sollum-Halfaya raggiunta.

Ma lo sforzo era stato enorme, le perdite elevate, l'efficienza operativa fortemente ridotta; appariva necessaria e indispensabile una nuova sosta per riorganizzarsi.

Fu, questo, anche il parere espresso dal generale Bastico che prospettò anche la sempre incombente crisi dei trasporti e la conseguente necessità di non portare troppo avanti il dispositivo bellico per non allungare eccessivamente le linee di rifornimento. Il Comando Supremo italiano fu d'accordo; ma Hitler, sollecitato direttamente da Rommel (nominato nel frattempo Maresciallo), intervenne presso Mussolini in senso contrario con una lettera giunta il 23 giugno al Capo del Governo, in cui così si esprimeva: «La dea della fortuna nelle battaglie passa accanto ai condottieri soltanto una volta. Chi non l'afferra in un momento simile non potrà, molto spesso, raggiungerla mai più...». La decisione, dunque, fu presa: proseguire nell'azione fino in fondo.

Intanto l'obiettivo Malta veniva trascurato per insufficienza delle forze italo-tedesche concentrate in Africa. Fu l'errore fatale. Il dominio del Mediterraneo tornava agli Inglesi con disastrose conseguenze per le navi da trasporto che non trovarono più rotte sicure.

I rifornimenti ridivennero lenti e saltuari; così, mentre le forze dell'Asse diminuivano in potenza ed efficacia, senza possibilità di adeguati rinforzi, quelle avversarie, con il poderoso supporto americano, aumentavano costantemente in numero e in qualità.

Perciò, per effettuare un'azione veloce e incalzante, fu deciso di lanciare in avanti solo le unità tedesche e quelle italiane che potevano essere motorizzate; in sintesi, da parte italiana, parteciparono soltanto le unità corazzate disponibili e le artiglierie e le fanterie autotrasportate.

Il 23 giugno scattò l'attacco: la linea Sollum-Sidi Homar venne travolta; l'agguerrito campo fortificato di Marsa Matruh, investito violentemente, cadde il 29 giugno.

A questo punto, un elemento fece sentire il suo peso determinante: l'aviazione britannica, fortemente rafforzata e con il dominio dell'aria ormai completo e incontrastato, poteva sottoporre a continuo e pesante martellamento le unità dell'Asse in avanzata.

La nuova situazione si rivelò quindi sempre più critica: la marcia nel deserto, su un terreno privo di qualsiasi risorsa idrica, con un clima soffocante, con il settore motorizzazione in continuo e progressivo decadimento, in un ambiente dalla sicurezza estremamente precaria, si faceva sempre più lenta.

Carro armato inglese colpito ad un cingolo e immobilizzato (foto G. Forbicini).

Le truppe italo-tedesche giungevano davanti ad El Alamein il 30 giugno e il 1° luglio si scagliavano contro le posizioni nemiche, decise a superarle e a cogliere finalmente il frutto della vittoria.

Ma su El Alamein il Comando britannico aveva già ammassato poderosi mezzi difensivi, costituendo una fronte breve e profonda con forti riserve mobili.

Per tre giorni le unità italo-tedesche si batterono con determinazione e tenacia, ma lo sforzo fu inutile: con organici ormai ridotti al 30%, con uomini stremati da una battaglia che durava da 40 giorni senza alcun cambio, con rifornimenti saltuari e sempre inadeguati, Rommel fu costretto, la sera del 3 luglio, a ordinare una sosta delle operazioni.

Di fronte a un nemico fornito di mezzi enormi anche perché sostenuto dallo strapotere economico degli Stati Uniti, nulla poterono il valore e lo spirito di sacrificio delle truppe italiane. Contro le linee fortificate di El Alamein si infransero le speranze che avevano sostenuto e trascinato le forze italo-tedesche in una incredibile avanzata di migliaia di chilometri su un terreno impossibile e contro un nemico valoroso e sempre superiore di mezzi.

Fu allora che Rommel si convinse della necessità di ritirarsi su una posizione più arretrata e più vicina alle basi di rifornimento. Ma, a quel punto, furono i Comandi Supremi italiano e tedesco a non voler più recedere, convinti della possibilità di superare il delicato momento di crisi mediante un vigoroso sforzo in campo logistico e nel settore degli armamenti.

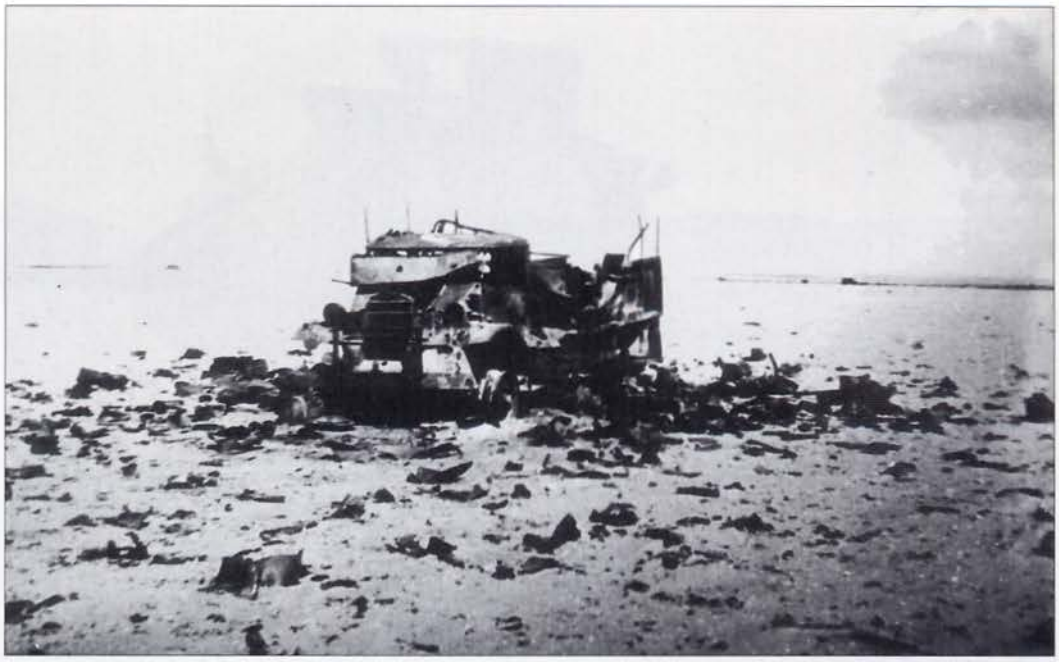
Per tutto luglio, gli attacchi britannici si scagliarono violenti, ma inutili: la resistenza fu tenace e ogni velleità di successo da parte nemica venne respinta.

Una controffensiva generale italo-tedesca a cavallo di agosto e settembre si concluse con un nulla di fatto a causa dei profondi campi minati e, soprattutto, della solita aviazione avversaria. Le perdite da entrambe le parti furono rilevanti, ma mentre le risorse inglesi erano rigenerabili all'infinito, per gli Italo-tedeschi ogni minimo rifornimento presentava enormi problemi.

Questo tipo di battaglia, con una serie di combattimenti che si susseguivano senza soluzione di continuità, richiese alle unità impegnate un'attività incessante, basata su spostamenti continui e repentini, resi possibili solo da un valido appoggio e da un'efficace e incessante azione logistica.

Ma il rifornimento implica il trasporto ed ecco chiamato in causa di nuovo il Corpo Automobilistico.

CAPITOLO 4



31 agosto 1942: autocarro inglese centrato da uno Stukas (foto SME - Ufficio Storico).

L'estrema, quasi parossistica mobilità di questa fase della battaglia, creò difficoltà enormi ai reparti automobilistici che dovettero letteralmente «cercare» le unità supportate, avventurandosi nei rari varchi che si aprivano di volta in volta tra le formazioni nemiche. Gli attacchi alle autocolonne da parte di camionette, di autoblindo, di batterie volanti o di gruppi di carri armati erano all'ordine del minuto. Molte andavano completamente distrutte ma altre, pur incappando in elementi nemici e pur costrette a vagare per giorni nel deserto, riuscivano, anche a costo di forti perdite, a rintracciare le unità da rifornire.

Altro pericolo gravissimo sempre presente erano i campi minati, numerosi e abilmente nascosti. L'obiettiva minaccia da essi rappresentata era aumentata dal fatto che le autocolonne, nel tentativo di sfuggire all'offesa nemica, erano costrette a muoversi quasi esclusivamente di notte.

Così, quando dopo i primi aspri combattimenti, il XX C.A. si trovò, nella zona di Bir Hacheim, pressoché isolato e con ingenti forze nemiche alle spalle, numerose colonne automobilistiche vennero inviate al suo soccorso. Alcune riuscirono a perforare il dispositivo nemico e a raggiungere le unità da rifornire, altre rimasero travolte nella battaglia.

Le notizie particolareggiate sulle singole azioni dei reparti del Corpo sono scarse; quelle poche pervenute sono chiaramente esemplificative dell'attività di tutti gli autieri.

Il 1° e il 12° Autoraggruppamento furono impiegati, fin dall'inizio, in modo massiccio e continuo.

Il 1° attese a quella sua oscura ma insostituibile e vitale attività di rifornimento di ogni tipo di materiale – dai porti più lontani a tutte le formazioni scaglionate da Tripoli alla Marmarica – utilizzando non solo i reparti in organico, ma anche i conduttori e i veicoli civili recuperati nel territorio.

Il 12° ebbe invece compiti soprattutto operativi che portarono i suoi autieri in linea, a fianco dei commilitoni d'arma.

Fra i numerosissimi servizi che tennero impegnato giorno e notte l'autoraggruppamento, spiccano quelli effettuati in giugno per il trasporto di carri armati e di artiglierie con colonne di complessi motrici-traini. Se si mettono in computo il terreno, il clima, gli attacchi aerei e di camionette e l'ostacolo di campi minati, si deve riconoscere che i tempi impiegati furono, per quell'epoca, da primato, come quando, ai primi di giugno, un'autocolonna di 31 complessi percorse 2700 chilometri in cinque giorni, operazioni di carico e scarico comprese (!).

Ci volle quasi metà autoraggruppamento per trasferire in linea la divisione corazzata «Littorio»; con un autoreparto di formazione vennero trasportate le artiglierie tedesche da El Mechili a El Adem; un altro autoreparto venne messo a disposizione del Comando tedesco per l'urgente spostamento verso est, e relativo rifornimento, dei campi di aviazione.

In luglio, fu la volta del trasporto in linea della «Folgore» e della «Bologna».

Autieri della Divisione «Bologna» intenti a consumare il rancio durante la battaglia di Tobruk (foto G. Forbicini).

Il reggimento di artiglieria di quest'ultima fu caricato e portato in prima linea – con 21 Lancia 3 RO e 10 autotraini – percorrendo 600 chilometri, su un terreno impossibile, in meno di 35 ore! Grazie a questo trasporto celere poté essere fronteggiata con successo una particolare emergenza operativa improvvisamente creatasi.

Scriveva, il 9 luglio, il generale Bastico, nell'inviare il suo compiacimento:

«Il 12° Autoraggruppamento, prodigandosi con infaticabile fervore per l'assolvimento dei suoi compiti particolarmente gravosi, ha dato efficace contributo ai nostri successi, e son certo che saprà riaffermare sempre questa sua illimitata dedizione».

Riconoscimenti come questo erano purtroppo sempre pagati con sacrifici e sangue. Il 29 maggio, le unità italiane avevano iniziato la loro offensiva da alcuni giorni. Il nemico, grazie alle sue consistenti forze, specie corazzate, contrastava energicamente e contrattaccava con violenza; la situazione era ancora confusa, ma soprattutto si stava già delineando un'allarmante crisi dei rifornimenti.

L'autocolonna mosse in un ambiente assolutamente insicuro, per la situazione confusa venutasi a determinare nel corso dei combattimenti: tuttavia, vennero affrontati non solo gli ostacoli naturali ma anche le insidie dei vasti campi minati e degli immancabili attacchi aerei. Grazie alla ormai più che consolidata esperienza degli autieri, il movimento proseguì senza eccessivi danni.

Ad un tratto, però, la colonna venne fatta segno ad un violento attacco da parte di batterie volanti nemiche.

Si tentò di defilare i mezzi per sottrarli al tiro, ma alcuni autocarri vennero colpiti; vi fu anche qualche ferito fra cui, abbastanza seriamente, l'ufficiale comandante.

Portatosi fuori tiro, l'ufficiale, che accettava solo una sommaria medicazione, provvide al soccorso dei suoi uomini colpiti, ricompose l'autocolonna e, impartite le disposizioni richieste dalla particolare situazione, riprese la marcia. L'autocolonna venne ancora attaccata dall'artiglieria; ma gli autieri, pur subendo alcune perdite, passarono e, ancora una volta, portarono in tempo il carico a destinazione. Per loro merito l'azione del corpo d'armata non avrebbe subito, dunque, pericolose pause.

Di estremo pericolo erano anche i trasporti in linea dei mezzi corazzati, effettuati con i complessi traini, in quanto rappresentavano obiettivi particolarmente remunerativi. Tutte le autocolonne di questo tipo subirono infatti attacchi e perdite, ma conclusero sempre al meglio le loro missioni.

Durante uno di tali trasporti, il 19 giugno nella zona di Martuba, un autotraino si era arrestato per avaria e, sul luogo, ad effettuare la riparazione, erano rimasti il Sergente Virginio Moro, il caporal maggiore Giovanni Guglielmoni e l'autiere Domenico Graziani. Dopo lungo lavoro il mezzo fu riparato e, data l'estrema urgenza del trasporto, i militari, pur consapevoli dei rischi ai quali andavano incontro per

CAPITOLO 4

l'oscurità incipiente e per il completo isolamento in cui si erano venuti a trovare, ripreso la marcia. Durante la notte vennero attaccati da camionette nemiche; i militari reagirono, col solo risultato di venire falciati dalle armi automatiche dell'avversario.

Alle prime luci dell'alba, vennero ritrovati da una pattuglia italiana, riversi con le armi ancora imbracciate in un disperato tentativo di difesa. Alla loro memoria vennero concesse ricompense al V.M.

Frattanto il 12° Autoraggruppamento continuava a prodigarsi, macinando chilometri; nel mese di agosto, oltre a potenziare e rifornire le truppe in linea, organizzò numerose colonne a favore dei presidi interni di Siwa, Gialo e Giarabub. Dal 22 luglio al 20 agosto, trasportò tutta la Divisione «GG.FF.» da Bardia e da Ridotta Capuzzo all'Oasi di Siwa, ove lasciò un'autosezione di Lancia 3 RO per le necessità di vita della grande unità.

Al termine del trasferimento della Divisione, i reparti del 12° avevano percorso un totale di 500 mila chilometri, trasportando 32 mila quintali di materiale e 7 mila uomini. Per Gialo, furono effettuate autocolonne per un totale di 100 mila chilometri, con 2 mila soldati e 4 mila quintali di materiali trasportati.

La cifra complessiva dei chilometri percorsi dai conduttori del 12° nei mesi di giugno e luglio fornisce la sensazione visiva della mole di lavoro compiuta.

Inquadrato nel 12° Autoraggruppamento, ma in una situazione particolare, si trovava, in quel periodo, il 9° Autoreparto. Al termine della seconda offensiva britannica il reparto, che aveva cessato di fare parte della «Trento», venne inquadrato nel 12° dal punto di vista amministrativo e disciplinare mentre, per l'impiego, dipendeva direttamente dal Comando Superiore. Dopo aver passato in carico i suoi autocarri ad altri reparti, aveva avuto in assegnazione un centinaio di Lancia 3 RO con rimorchi rinforzati ed una seconda officina pesante. Così strutturato, assunse la denominazione di «9° Autotraini».

All'inizio della controffensiva gli venne affidato, quale compito principale, il trasporto di mezzi corazzati, sia quelli da avviare al fronte, sia quelli da sgomberare per la riparazione presso le officine delle ferrovie. Venne impiegato inoltre per ogni servizio con carattere di urgenza in quanto, avendolo alle dirette dipendenze, il Comando Superiore ne poteva disporre con immediatezza. Altro compito del 9° fu il recupero di carri armati inefficienti nelle varie località dell'interno: i mezzi venivano posti in condizioni di marciare con riparazioni effettuate sul posto da squadre di meccanici e venivano poi consegnati alle Officine Mezzi Corazzati per il definitivo ripristino.

Il 9° in definitiva, a causa della specifica dipendenza, dovette sempre operare autonomamente ed espletare, oltre a quelli d'istituto, anche compiti particolari (come la ricerca di depositi, specialmente di carburanti, costituiti nell'interno dal nemico in appoggio ai «Commandos»), risultando, per il Comando Superiore, uno strumento agile, vigoroso e soprattutto efficiente.

L'efficienza fu anzi la sua prima caratteristica, dovuta a un'efficace organizzazione delle riparazioni che gli permetteva costantemente la massima disponibilità di veicoli.

Le autocolonne del 9° furono presenti sempre e ovunque: nei porti, a Tobruk, a Marsa Matruh, all'aeroporto di Fuka, a El Alamein e l'appartenenza ad esso venne sempre considerata dai suoi autieri motivo di vanto.

Altra unità che, pur organicamente inquadrata nel 12° Autoraggruppamento, godeva di una quasi completa autonomia era il XX Autogruppo (comandato dal tenente colonnello Fernando Annibaldi), composto dal 148° e dal 149° Autoreparto. Era stato alle dirette dipendenze del Comando tedesco fin dal marzo del 1941 e con i Tedeschi aveva operato e continuava a operare, condividendone fortune e avversità, speranze, delusioni, pericoli. In qualsiasi azione condotta dalle unità tedesche, gli autieri del XX Autogruppo furono sempre presenti; in particolare, durante la vittoriosa avanzata su El Alamein, il 148° e il 149° seppero dare tutto, ottenendo aperto riconoscimento del Comando tedesco che ne aveva sintetizzato l'opera con un giudizio di poche parole quanto mai significative: «Einen eisernen diest» (un servizio di ferro).

Questa frase voleva indicare, come più tardi ricordato dai componenti dell'Autogruppo (come si legge in «L'Autiere» del febbraio 1956) «il prodigare continuo delle loro forze al di là di ogni limite di resistenza, tra i pericoli della terra e del cielo, nell'atmosfera rovente del ghibli, nelle incredibili inonda-

zioni ai margini delle coste desertiche, con l'ansia incessante di tenere efficiente l'automezzo, disseminando uomini e macchine lungo i percorsi battuti e contrastati; in episodi eroici, in sciagure inevitabili».

Fra i tanti episodi che si potrebbero ricordare vi è quello relativo alla dipendente 495ª autosezione, avvenuto il 17 giugno nella zona di el Adem, mentre era in pieno sviluppo l'offensiva italo-tedesca. L'autosezione, dopo avere provveduto al rifornimento di una unità germanica impegnata in combattimento, rientrava alla base per effettuare un altro servizio, carica di prigionieri inglesi.

A circa 25-30 chilometri dalla via Balbia, la colonna venne attaccata dal nemico, appostato su un'altura, con un violento fuoco di artiglieria e di mitragliatrici.

Il comandante dell'autosezione fece ripiegare la formazione in zona defilata dal fuoco, mentre con le armi di reparto tentava di contrastare, per quanto possibile, l'avversario. Tutti i mezzi riuscirono a mettersi fuori tiro ad eccezione dei quattro autocarri di testa che, a causa dei campi minati presenti a destra e a sinistra della strada, non ebbero possibilità di effettuare la manovra di inversione e rimasero immobilizzati a circa 50-100 metri dal nemico.

I prigionieri trasportati furono subito fatti allontanare come pure tutto il personale di bordo. Ma il vice comandante di autosezione, sergente Bruno Poiani, benché gravemente ustionato dalle fiamme sviluppatesi sul suo autocarro colpito, continuò a prodigarsi, incurante dell'atroce dolore, nel tentativo di spegnere l'incendio, sotto il fuoco avversario sempre più intenso, generosamente coadiuvato dal conduttore, autiere Anselmo Mussida, anch'egli già ustionato.

Il sottufficiale, nello sforzo, cadeva al suolo privo di sensi, mentre il Mussida riusciva a stento a raggiungere l'autosezione.

Soccorsi, sia il sergente che il conduttore venivano trasportati all'ospedale di Um er Zem dove, purtroppo, decedevano in seguito alle ustioni. Il gesto che era costato loro la vita veniva premiato con una decorazione al V.M.

Va ricordato anche come il 149° Autoreparto fosse rimasto coinvolto nella tremenda esplosione di cui si è già parlato, avvenuta nel porto di Tripoli, delle navi da trasporto «Città di Milano» e «Birmania», cariche di munizioni e di carburante.

Le sue perdite, in uomini e mezzi, furono gravissime; fra i mutilati, lo stesso comandante, capitano Ronchetti, che fu costretto a rimpatriare.

Ancora oggi gli autieri del 1940 ricordano il saluto di congedo che il comandante rivolse all'Autoreparto riunito in un'oasi al margine del deserto:

Un posto di blocco dà via libera ad un autodrappello sanitario, dopo che l'itinerario è stato liberato dalle mine. In primo piano un Fiat 621 (foto Museo Storico).

CAPITOLO 4

poche parole, commosse e dense di affettuoso rimpianto.

Altro autoreparto, inquadrato nel 12° Autoraggruppamento ma praticamente autonomo, era il 161°, direttamente dipendente dal Comando dell'Aviazione tedesca.

Il reparto venne sempre adibito al trasporto di munizioni e carburante avio con ritmo massacrante, per consentire la costante operatività degli aerei. Senza l'aviazione, infatti, ogni intento operativo (e l'ultima fase dell'avanzata su El Alamein ne è l'esempio più lampante) era destinato a fallire. Anche il 161° seppe essere all'altezza dei compiti affidatigli; le sue colonne dovettero in ogni circostanza precedere i reparti di volo per predisporre in anticipo tutto il materiale necessario per la vita e per le azioni delle unità aeree tedesche. L'attività si fece addirittura frenetica e carica di pericoli sempre incombenti in questo periodo, in quanto i mezzi dovevano raggiungere campi appena abbandonati dall'avversario e ancora coinvolti in operazioni terrestri. Ogni missione fu sempre portata a termine, pur se a prezzo molto elevato. Lo stesso Comando dell'Aviazione tedesca espresse compiacimento e riconoscimento con il conferimento di decorazioni germaniche di guerra.

L'80° Autoreparto «Trieste» seguì la propria divisione in tutte le azioni operative, partecipando alle dure battaglie di Bir Hacheim e di Tobruk; le perdite furono rilevanti in mezzi ed uomini, decimati soprattutto dai campi minati.

Gli autieri dell'80° pagavano con il rischio e spesso con la vita l'indispensabile sostegno ai commilitoni delle altre unità divisionali.

L'autoreparto seguì poi la «Trieste» fino ad El Alamein, partecipando a tutte le successive battaglie offensive e difensive, rivelandosi indispensabile e insostituibile.

El Alamein. Ripiegamento in Tunisia (6 settembre 1942-4 febbraio 1943)

La storia è solita tramandare ai posteri i nomi dei vincitori delle battaglie, consegnando ad essi gloria ed onori. Non sempre, però. Alle Termopili, come ben noto, la vittoria arrise all'esercito persiano, ma la gloria, eterna, fu tutta dello sconfitto, Leonida, e dei suoi trecento Spartiati.

Pur se più contenuto nelle proporzioni e nei rapporti di forze, il paragone si addice alla battaglia di El Alamein. Un sintetico specchio illustrativo delle forze all'inizio del confronto fornirà un'idea più tangibile dei meriti dell'uno e dell'altro contendente.

	Inglesi	Italo-Tedeschi
Uomini	220.000	130.000
Carri	1.800	585
Aerei	1.685	360

Il 23 ottobre 1942 segnò l'inizio della battaglia di El Alamein. Le forze contrapposte si affrontavano nello scontro decisivo che avrebbe definito le sorti di tutta la campagna in Africa Settentrionale.

Dalla battaglia di Halam El Halfaya, conclusasi ai primi di settembre con un successo difensivo dei Britannici, i Comandi si erano dedicati esclusivamente al potenziamento delle forze, specie nel settore dei carri armati, dell'artiglieria e dell'aviazione.

Un confronto impari, in quanto il nemico aveva potuto attingere inesauribilmente alle proprie fonti già ricche di per sé ed integrate per di più da quella superpotenza economica e industriale che erano gli Stati Uniti.

Il cielo e il mare erano sempre più dominio dei Britannici che potevano non solo sottoporre le unità dell'Asse a un continuo logorio, ma anche colpire le vie di rifornimento dall'Italia.

Perciò, quando gli Inglesi scatenarono la loro ultima offensiva disponevano di una forza d'urto e di una massa di fuoco tanto superiori da non lasciare margini di dubbio sull'esito finale.

Eppure le truppe italo-tedesche opposero, ad una così manifesta e smisurata superiorità di materiali, tutte le loro forze e la loro tenacia, tanto da far saltare completamente la «tabella di marcia» stabilita con una certa sufficienza e presunzione dal Comando britannico. Gli obiettivi furono ugualmente raggiunti dal nemico, ma con forti ritardi, mediante varianti al piano d'azione imposte dalla imprevista e prolungata resistenza dell'avversario e con un costo di perdite così elevate da porre in difficoltà anche un supporto logistico come quello inglese. Alla fine, dopo 13 giorni di lotta strenua e combattuta metro per metro – con uomini e mezzi fortemente provati, con le forze corazzate ridotte al minimo, con il carburante insufficiente per qualsiasi azio-

Carri armati in azione a El Alamein (foto SME - Ufficio Storico).

ne manovrata; scarseggiando di uomini, acqua, viveri; sempre più in crisi il settore dei trasporti – il Comando italo-tedesco fu costretto a ordinare il ripiegamento per evitare la completa distruzione delle proprie forze.

La maggioranza delle divisioni erano appiedate e la consueta ed ormai estrema penuria di automezzi non ne permetteva un completo e rapido trasporto.

Tale situazione di crisi venne esasperata dall'ordine dei capi politici, italiano e tedesco, di resistere ad oltranza. A seguito di quest'ordine, le grandi unità in ripiegamento dovettero mutare improvvisamente il dispositivo operativo, incorrendo in gravissime perdite con ulteriore menomazione delle residue capacità reattive.

Intere divisioni vennero travolte, altre decimate, le forze corazzate vennero ridotte ad una consistenza così esigua da non essere più in grado di effettuare una ritirata cadenzata; eppure indietreggiarono facendo ancora fronte al nemico, obbligandolo a un'avanzata cauta e, sovente, a battute di arresto.

Fuka, Marsa Matruh, Sollum-Halfaya, Tobruk, Ain El Gazala, Agedabia, El Algheila, Buerat, Tahruna, Homs, Tripoli furono le tappe dolorose di quella marcia che portò le truppe italiane in Tunisia. Metro dopo metro, veniva abbandonata quella terra per la quale tanto si era combattuto e sofferto!

Ad aggravare questa crisi già profonda, l'8 novembre truppe anglo-americane sbarcavano nel Nord-Africa francese per aprire un secondo fronte verso la Tunisia, portando così una nuova grave minaccia anche alle spalle del dispositivo avversario.

CAPITOLO 4

In una situazione così confusa e di tale gravità, l'organizzazione logistica dovette cimentarsi nella soluzione di problemi di una difficoltà e di una complessità mai prima presentatisi. Tutto, con mezzi reduci da un impiego lungo e logorante che ne aveva estremamente ridotto la potenzialità.

Quando l'armata italo-tedesca si fu consolidata sul fronte di El Alamein, la maggior parte del dispositivo logistico era stata costretta a spostarsi in avanti anche con le formazioni più pesanti che avevano gravitato fino ad allora sui porti più prossimi al fronte. Alcune unità automobilistiche erano state lanciate ancora più avanti, a ridosso delle grandi unità.

Il ripiegamento, iniziato improvvisamente e sotto la violenta pressione del nemico, pose i Comandi logistici di fronte a due necessità ugualmente impellenti: supportare le grandi unità che arretravano e nello stesso tempo sgomberare quanto più possibile per non lasciarlo in mani nemiche. Ma per far fronte a queste esigenze serviva una massa di mezzi inesistente.

Quest'ultima e tremenda prova gravò naturalmente sul Corpo Automobilistico.

Mentre le forze italo-tedesche sostavano ad El Alamein, gli autieri erano stati impegnati in un servizio continuo e logorante per il trasporto di uomini e materiali necessari a rifornire e completare le nostre unità e di interi complessi logistici verso il fronte.

Movimenti di giorno in giorno sempre più difficili e pericolosi, con il nemico che attaccava senza sosta, con aerei e camionette, non solo le autocolonne, ma anche ogni singolo autocarro. Se non sul morale degli autieri, ciò incideva pesantemente e decisamente sugli autoveicoli, il cui numero si riduceva con costante e preoccupante progressione. Le distruzioni e il logorio non erano infatti bilanciati da adeguate sostituzioni. Uomini e mezzi furono impiegati senza risparmio, fino a completo esaurimento.

Il 1° e il 12° Autoraggruppamento, durante la fase di preparazione, erano stati, come al solito, sottoposti a un lavoro duro e incessante, ma soprattutto avevano dovuto operare in uno stato di insicurezza continuo e di logorio per uomini e mezzi.

Il periodo di sosta operativo aveva comunque permesso alle unità di dedicarsi alle attività di riparazione, cosa che consentì ai due raggruppamenti di presentarsi alla battaglia in sufficienti condizioni di efficienza e con i quadri fiduciosi e moralmente caricati.

Furono queste condizioni favorevoli a consentire alle due formazioni automobilistiche di fronteggiare l'improvvisa e delicata situazione che si delineò, fin dall'inizio, alquanto difficile e che sarebbe sfociata nel ripiegamento finale.

Il 1°, alcuni reparti del quale erano distaccati presso unità in linea, moltiplicò i suoi servizi d'intendenza; raccolse e impiegò tutte le risorse civili esistenti; operò a supporto dei reparti in ripiegamento. Fra le innumerevoli missioni compiute, sono da ricordare le autocolonne di rifornimento alla Divisione «GG.FF.», proveniente dai presidi interni di Siwa e Giarabub – ferma nella zona di Gialo per mancanza di carburante – effettuate sotto la minaccia del nemico in avanzata.

I mezzi e i conduttori del 1° Autoraggruppamento uscivano per effettuare servizi ben determinati ma, durante il percorso, venivano dirottati per far fronte ad altre infinite esigenze. Il loro rientro ai reparti avveniva perciò non secondo previsione, ma quando possibile e solo per ricevere nuovi ordini e ripartire d'urgenza.

Purtroppo non sempre uomini e mezzi rientravano, essendo ogni ritorno condizionato da troppe variabili.

Al termine del ripiegamento, i brandelli del 1° Autoragruppamento erano disseminati in ogni angolo della Libia, individuabili dalle croci che indicavano i luoghi di sepoltura dei caduti e dai relitti dei suoi autocarri distrutti.

Nella relazione dell'intendente, generale Palma, al Comando Superiore, si quantificano gli automezzi persi dal 1° nelle sole operazioni di ripiegamento dopo la battaglia di El Alamein: 314 automezzi, dei quali 162 abbandonati efficienti.

Il 12° partecipò direttamente alla campagna sia con le sue numerose autosezioni distaccate presso le grandi unità in linea, sia con i suoi autoreparti impegnati nell'alimentazione continua della battaglia. Le perdite approssimative sarebbero state di circa 130 autocarri e 50 rimorchi.

Con gli automezzi residui esso partecipò a tutte le infauste operazioni che si sarebbero concluse con l'attraversamento del fronte tunisino.

Il 25 gennaio del '43, il 12° Autoraggruppamento, ormai praticamente anemizzato e prosciugato per aver ceduto

tutti i suoi mezzi alle unità operanti, veniva sciolto.

Il 26 dicembre venne disposto lo scioglimento del XLII Autogruppo «Ariete», del 57° e del 12° Autoreparto.

Grande fu il dolore tra i pochi superstiti di questi reparti. I veterani videro sparire l'unità nella quale avevano operato dall'inizio della campagna; quell'unità nella quale avevano svolto un'intensa attività lungo le strade della Libia e dell'Egitto fino a El Alamein, lasciando ovunque commilitoni caduti. Destino comune a tutti i reparti e da tutti accettato con forza e dignità.

Anche per l'Autogruppo «Ariete» l'ordine di scioglimento derivava da quello della stessa grande unità; quanta malinconia e quanti ricordi! Non vi era stata azione della Divisione che non avesse visto coprotagonisti gli uomini dalle fiamme nerazzurre del 132° e 205° Autoreparto, soldati che non avevano evitato alcun rischio pur di far pervenire ai loro commilitoni quanto loro occorreva per vivere e combattere; che avevano affrontato i pericoli senza la protezione di corazze né di armi adeguate. Dove l'«Ariete» aveva portato i suoi carri, lì i reparti del Corpo avevano portato i loro automezzi; con la grande unità avevano esultato nei momenti euforici della vittoria e avevano resistito fino all'ultimo nella fortuna avversa. Con l'«Ariete» essi condividevano il doloroso atto finale dello scioglimento!

Anche ciò che era rimasto del personale e delle attrezzature dell'officina del disciolto X C.A. venne risistemato, completato e trasferito ad altra unità operativa.

Infine, la 39ª Officina Mobile Pesante passò tutti i propri automezzi alla Divisione «Spezia».

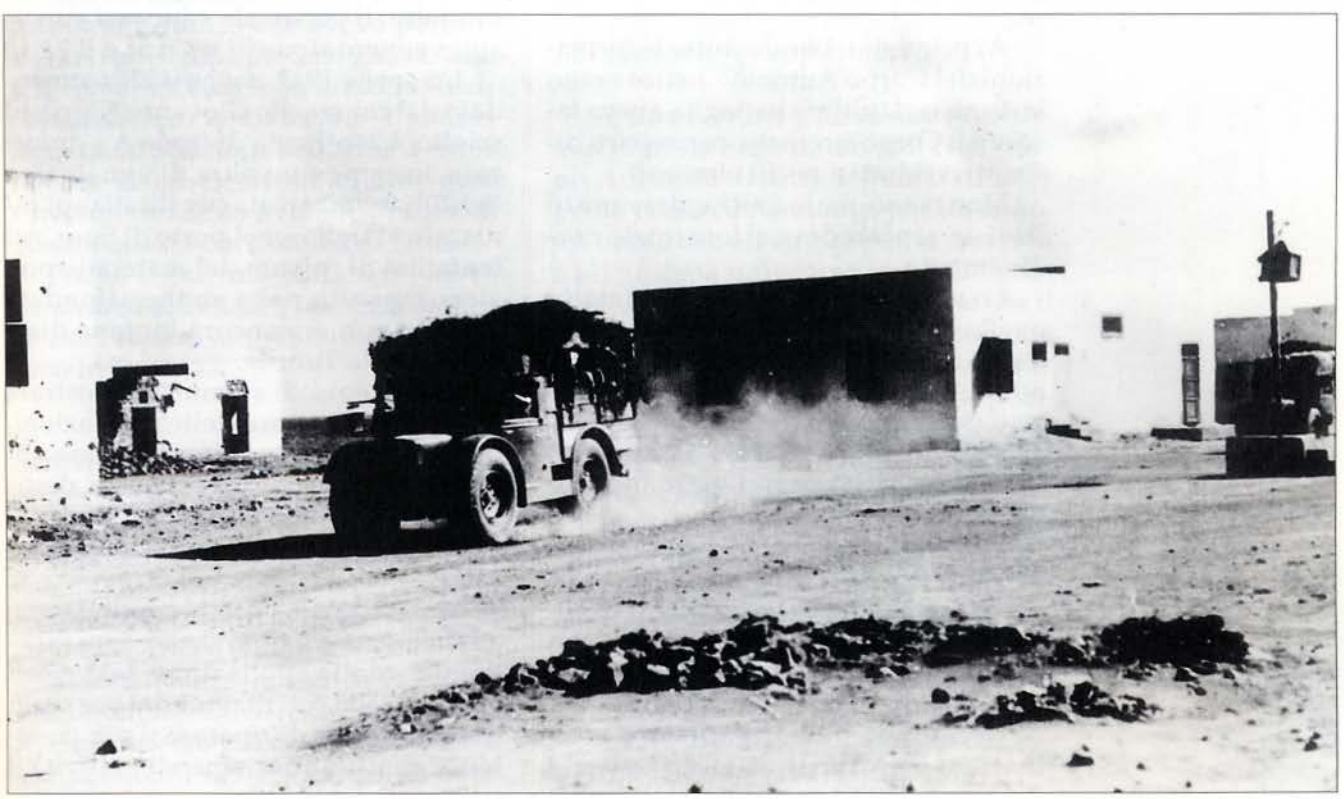
Le operazioni in Tunisia (5 febbraio-13 maggio 1943)

Il 5 febbraio 1943, le ultime retroguardie italo-tedesche attraversavano il confine con la Tunisia. Era il giorno che segnava la data di cessazione di ogni ostilità in Libia, tanto che il maresciallo Bastico rientrava in Italia.

Era l'ultimo atto di una battaglia iniziata a El Alamein e combattuta con valore e con tenacia per tre mesi dall'Armata che – nonostante l'enorme superiorità di uomini e mezzi dell'8ª Armata Britannica e l'incontrastato e decisivo dominio dell'aviazione anglo-americana – aveva opposto una caparbia resistenza per ben 2500 chilometri.

In Tunisia si costituiva la 1ª Armata che riuniva in sé unità nuove e veterane sotto il comando del gen. Giovanni Messe: XX C.A. (Divisioni «GG.FF.» e «Trieste»), XXI C.A. («Spezia» e «Pistoia»), Divisione Corazzata «Centauro», Raggruppamento Sahariano e D.A.L.

Con la 5ª Armata Corazzata tedesca,



È l'inverno 1943, la Libia è ormai perduta; Italiani e Tedeschi si rifugiano in Tunisia. Nella foto: elementi tedeschi alle dipendenze della «Centauro» entrano a Gafsa (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 4

anch'essa appena costituitasi in Tunisia, operava il XXXI C.A. italiano che aveva alle sue dipendenze, oltre a unità minori, anche la Divisione «Superga».

Benché fossero già trascorsi 32 mesi di violente battaglie, gli Italo-tedeschi si apprestavano a tentare un'estrema difesa, gettando in campo ogni forza residua in un confronto ormai disperato. La resistenza contro le forze enormemente superiori di Stati Uniti e Inghilterra si protrasse per tre mesi. In particolare, la 1ª Armata si oppose con veemenza e anche con successo nelle battaglie di Mareth El Hamma, dell'Akarit, di Enfidaville e cedendo solo quando, arresasi l'Armata Tedesca, si trovò circondata e senza più mezzi, munizioni, viveri, carburante. Un destino segnato sin dall'inizio: con il cielo e il mare praticamente dominati dal nemico, i canali di rifornimento dall'Italia si esaurirono del tutto.

In sintesi, le unità italiane in Tunisia dovettero cedere non perché sconfitte sul campo, ma per l'assoluta mancanza di tutto ciò che era necessario per la vita operativa: le artiglierie furono fatte saltare dopo aver sparato l'ultimo colpo; gli automezzi – quelli salvatisi dalla distruzione – si consumarono letteralmente per usura e non poterono essere riparati per mancanza di pezzi di ricambio; i già scarsi mezzi corazzati si esaurirono nell'impari lotta senza possibilità di sostituzione; il carburante, sempre insufficiente, negli ultimi giorni venne completamente a mancare.

Ai primi di febbraio, tutte le formazioni del Corpo Automobilistico erano in Tunisia. L'ultima battaglia aveva lasciato il Corpo stremato, con reparti distrutti o ridotti a pochi elementi.

Man mano che le unità entravano in Tunisia, si procedeva al loro totale riordinamento.

Lo scioglimento più importante fu quello del 12° Autoraggruppamento: i mezzi rimasti vennero riuniti in un minor numero di reparti. Vennero potenziati quelli più efficienti e altri ne vennero costituiti con mezzi e personale tratti dalle unità soppresse, dando loro una nuova articolazione.

Purtroppo le unità non poterono mai raggiungere la completezza organica per la cessazione di rifornimenti di autoveicoli dall'Italia: i pochi mezzi ottenuti in rinforzo erano tutti fortemente usurati dalla campagna di Libia.

Nel campo delle riparazioni la situazione non appariva meno critica. I tre parchi automobilistici avanzati (2°, 5°, 21°) avevano effettuato il ripiegamento solo con i propri mezzi, pressati dall'avanzata nemica, sotto la continua minaccia aerea e terrestre, in una situazione viaria insufficiente e con traffico congestionato, dovendo – quando le necessità lo richiedevano – spiegare i loro nuclei per fronteggiare le esigenze più urgenti. Un ripiegamento in tali condizioni avrebbe anche giustificato un completo dissolvimento dei parchi che fu evitato solo grazie alla volontà, al senso del dovere e allo spirito di sacrificio del personale di ogni grado.

Ciò non fu sufficiente, anche se gran parte del materiale venne portato in salvo, a evitare perdite – valutate in un 70% – in complessivi e parti di ricambio, rese ancor più gravi dal solito mancato arrivo di aiuti dall'Italia. Si dovettero abbandonare inoltre 1700 automezzi giacenti per riparazione e 150 di preda bellica.

Il 20°, rimasto in attività fino all'ultimo nella sede di Tripoli, fu un bersaglio costante delle offese aeree, per cui arrivò in Tunisia fortemente depauperato di uomini, mezzi e materiali.

Per tale critica situazione anche in questo settore si dovettero concentrare attività e materiali, in modo da avere organi più efficienti, anche se meno numerosi.

Ai primi di febbraio, il 2° Parco Automobilistico (comandato dal tenente colonnello Giovanni Zappetti) venne disciolto: il personale e i mezzi superstiti vennero ripartiti tra il 5° e il 21°.

L'8 aprile 1943, anche il 21° (comandato dal colonnello Giovanni Nigri), fu sciolto. Un'officina di tipo «A» rinforzata, insieme a un'altra di uguale tipo del 20°, fu imbarcata per l'Italia sul piroscafo «Puglia», nel porto di Susa, nel tentativo di salvare del materiale preziosissimo; la nave venne affondata quando non era ancora lontana dieci miglia dalla Tunisia.

Questi episodi stanno a dimostrare che anche il settore delle riparazioni, non più alimentato, poteva contare soltanto sulle poche scorte rimaste, destinate inesorabilmente a diminuire e poi a esaurirsi, e sulle già scarse risorse locali.

Malgrado ciò, i parchi continuarono a funzionare, ricorrendo ad ogni espediente – dalla spoliazione dei veicoli fuori uso alla costruzione dei pezzi più semplici – pur di riparare il più possibile e contribuire a tenere in attività il

settore dei trasporti. Ciò, fino al 13 maggio 1943, quando i superstiti del 5° e del 20°, ritiratisi con l'Intendenza nella penisola di Capo Bon, dovettero cedere le armi.

Sulle difficoltà nelle quali i trasporti si dibattevano, ecco quanto il maresciallo Messe scrive nella sua relazione sulla campagna:

«...i mezzi di trasporto non furono mai rispondenti ai bisogni delle operazioni e se erano strettamente sufficienti per le sole necessità logistiche, venivano completamente a mancare per trasporti di carattere strategico e tattico, sicché il soddisfacimento di imprescindibili esigenze operative (e sia pure con mezzi largamente inferiori alle reali necessità del caso) provocava la temporanea paralisi del funzionamento dei servizi.

Il problema dei trasporti gravò sempre come un incubo su tutta la campagna e poté essere risolto di volta in volta mediante complessi ripieghi che non mancavano di ripercuotersi, naturalmente, così sulle operazioni come sui servizi stessi».

Sul ripiegamento dopo la battaglia di Mareth-el-Hamma, aggiunge:

«...Con gli stessi mezzi si dovette fare per ben due volte la spola tra le varie linee di ripiegamento, assogettando a uno sforzo veramente gravoso il personale e i mezzi, per giunta sottoposti giorno e notte agli attacchi nemici».

E, nella battaglia dell'Akarit:

«...l'Intendenza aveva raccolto e mandato tutto ciò che aveva potuto... si erano utilizzati autocarri guasti, adattati come rimorchi con attacchi di circostanza, ma ciononostante il tonnellaggio a disposizione dell'armata risultò sempre insufficiente all'autotrasporto e nessun miracolo avrebbe potuto eliminare questa circostanza di fatto».

Poche righe, ma sufficienti ad inquadrare l'attività e ad esaltare lo sforzo che i reparti automobilistici compirono in Tunisia.

Storie di singoli reparti

Analogamente a quanto effettuato nel precedente capitolo e in armonia con quanto dichiarato in sede di «Introduzione», dopo aver riferito le vicende del Corpo Automobilistico nella loro globalità in seno agli avvenimenti della campagna in Africa Settentrionale, esploreremo più da vicino quelle di alcuni singoli reparti, cercando di cogliere il senso della loro individualità. Se fin qui, cioè, abbiamo riportato gli episodi relativi alle diverse unità automobilistiche in funzione delle vicende belliche che si andavano sviluppando, saltando perciò da un reparto all'altro per riferire come l'attività di questi si sia inserita in quelle, ora seguiremo un tracciato, per così dire, perpendicolare rispetto a quello fin qui seguito: ripercorreremo la vita di alcuni reparti per scoprire come, in essa, si siano inserite le vicende di guerra. Cercheremo, per quanto possibile, di evitare la ripetizione di episodi già narrati. Se ciò dovesse avvenire, sarà solo per arricchirli di particolari che ragioni di snellezza di narrazione ci avevano costretti a trascurare. L'impresa è quantomai ardua, se si tiene conto della estrema frammentazione cui i reparti andarono soggetti per seguire e servire le unità combattenti. Cominceremo dalle unità più complesse per scendere verso quelle più semplici. Si tratterà, ovviamente, di un campionario rappresentativo. Come già detto in sede di introduzione, su ogni unità si potrebbe redigere un libro a se stante, a seconda del diverso grado di definizione che si vuol conferire all'immagine. Perfino ogni singolo autiere potrebbe fornire, con le proprie esperienze, materiale per un piccolo volume. Il nostro impegno sarà quello di contemperare la ricchezza di notizie trasmesseci con la relativa disponibilità di spazio. Cominciamo perciò dal

12° Autoraggruppamento

Se una fortuna può essere accreditata a questa importante unità del Corpo Automobilistico, è quella di aver avuto come comandante, per un anno, un uomo che all'amore per la creatura a lui affidata univa una invidiabile facilità di penna. Questo ha fatto sì che il reparto abbia avuto nel suo esponente di grado più elevato il cantore delle sue gesta. Per una più dettagliata esposizione, si rinvia alla lettura del già citato libro «Con gli autieri in guerra», del generale automobilista Giuseppe Papi. Alla nostra penna non restano che due – non semplici – operazioni:

– effettuare una «sintesi del riassunto» dell'opera del Papi;

– smorzare alquanto, per ragioni di obiettività, gli entusiasmi e i toni epici del narratore.

Il 12° Autoraggruppamento del Supercomando A.S. era stato costituito nel

CAPITOLO 4

novembre 1940. Suo primo comandante, il colonnello Tullio Nicolardi.

Inizialmente esso comprendeva gli autogruppi IV (autoreparti 100°, 106°, 263°, 221°), VI (145°, 246°, 404°), IX (56°, 57°, 59°, 360°) e altri reparti minori. In seguito si aggiunse l'VIII (24°, 112°, 143°).

Con l'attacco inglese su Sidi el Barrani, il reparto fu duramente impegnato con le sue officine mobili, tese a contenere al minimo le inefficienze.

Man mano che l'offensiva si faceva più aspra, aumentava il numero dei reparti costretti a cedere alla superiorità avversaria. A Bardia cadde tutto il VI Autogruppo. A Barce e sul Gebel vennero catturati il 360° Autoreparto e parte del IV Autogruppo. L'VIII Autogruppo combatté assieme ai fanti della «Sabratha»; lo stesso fece il 59° Autoreparto con gli artiglieri del 2° Reggimento.

A Bengasi, dopo aver effettuato numerosi viaggi di sgombero dal Gebel verso la Sirtica, gli autieri vollero tornare a portare il loro aiuto alla difesa della città: alcuni vi persero la vita, altri avrebbero subito anni di prigionia.

Raggiunta la Tripolitania e raccolte le forze superstiti, il Reparto si ricostituì su due autogruppi: l'VIII e il IX.

Ripresa l'offensiva, il 12° spinse avanti i suoi reparti, talvolta perfino precedendo le truppe combattenti per far trovare sul posto, al loro arrivo, tutto ciò di cui esse avevano bisogno.

Nell'estate del '41, l'organigramma del 12° divenne particolarmente articolato e complesso, inglobando anche un parco, un centro carristi e molte officine, alcune delle quali destinate a rimettere in efficienza i mezzi corazzati e quelli di preda bellica. Con questi ultimi venne costituito un Raggruppamento di Artiglieria Volante. Venne inoltre costituita una batteria autoportata di obici; lavori, tutti, che andavano ad aggiungersi al ripristino di centinaia di automezzi che venivano restituiti ai reparti.

Potenziato con l'assegnazione temporanea del CXXVIII Autogruppo, il 12° partecipò all'offensiva autunnale e gli autieri combatterono nel deserto marmarico frammisti ai carristi dell'«Ariete»», ai fanti della «Pavia», della «Trento», della «Brescia».

Nuovo ripiegamento, e il 12° lo effettuava riuscendo a portare indietro, nonostante quasi tutti i suoi mezzi fossero impegnati in linea, buona parte dei materiali d'officina e dei ricambi.

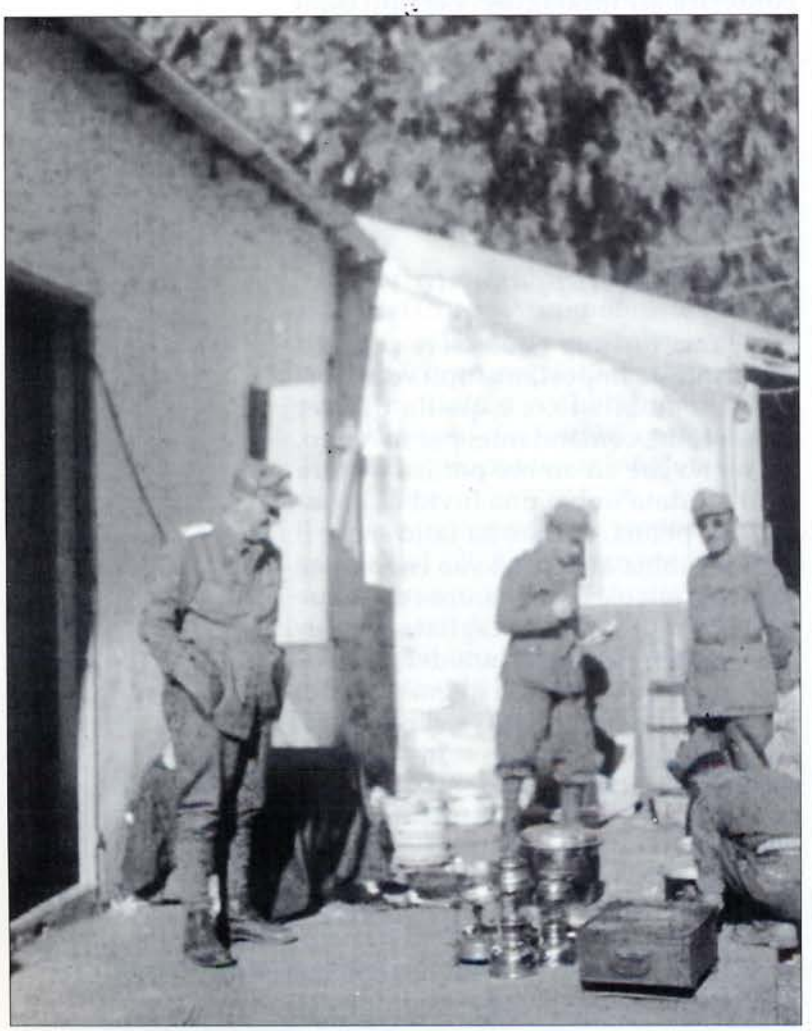
Raggiunta nuovamente la Tripolitania, si provvide al riordinamento e questa volta l'Autoraggruppamento assunse la fisionomia di unità automobilistica di manovra. Esso era composto dal IX e XX Autogruppo, da un Reparto Autotraini per carri «M» e dal 1° Reparto Trattori Cingolati che, nonostante la lentezza dei suoi mezzi, era ugualmente riuscito ad effettuare il ripiegamento.

L'offensiva di maggio pose particolarmente in luce l'attività del Reparto Autotraini che, percorrendo per ben tre volte la strada Marmarica-Tripolitania, riuscì a portare in linea i carri della «Littorio», nonostante gli attacchi delle camionette e dell'aviazione nemica.

Lo sforzo degli autieri, alcuni dei quali rimasti al volante perfino per 10 giorni consecutivi, venne gratificato dalla notizia della caduta di Tobruk.

Ma la battaglia di El Alamein che vide ancora sulla breccia, come sempre, gli autieri del 12°, segnò un nuovo ripiegamento in Tripolitania.

Il 12° partecipò direttamente alla battaglia, sia con le sue numerose autosezioni distaccate presso le unità in linea, sia con i suoi autoreparti impe-



Il colonnello Giuseppe Papi, comandante del 12° Autoraggruppamento (foto Museo Storico).

Autocolonna in marcia verso Soluch (foto SME - Ufficio Storico).

gnati nell'alimentazione continua delle stesse.

Nel periodo 30-31 ottobre, l'evento di più spiccata risonanza fu l'invio – su ordine di DELEASE (Delegazione Africa Settentrionale Egitto) a seguito della richiesta del Comando operativo – di 150 autocarri a Marsa Matruh a disposizione di detto Comando.

Ricevuto l'ordine in un momento di attività intensissima, il 12° fu costretto a bloccare autocolonne già in servizio per dirottarle sulla località prestabilita.

L'Autoraggruppamento, infatti, non aveva alcuna riserva di veicoli e quindi, per far fronte alle incessanti e sempre pressanti richieste, doveva ricorrere al continuo aumento del numero degli autocarri/viaggio; conseguenza inevitabile era l'aumento delle perdite e la costante diminuzione delle disponibilità.

Ancora Giuseppe Papi, nella citata opera, mostra come il Comando del 122° riuscisse a mettere insieme gli autocarri occorrenti, ed evidenzia in modo tangibile le acrobazie cui i Comandi furono costretti per soddisfare l'esigenza.

– autocolonna di ritorno da Siwa e Giarabub: Lancia 3 RO n. 41;

– autocolonna da Sidi el Barrani: Fiat 666 n. 5 + 6 rimorchi;

– autocolonna di ritorno da Divisione «Brescia»: Lancia 3 RO n. 5 + 7 rimorchi;

– autocolonna per Divisione «Pistoia» e presidio Bardia: Lancia 3 RO n. 15 + 7 rimorchi;

– autocolonne per 21ª cp. di marcia - Divisione «Trento»: Fiat 666 n. 6;

– autocolonna per Divisione «Pistoia»: Fiat 666 n. 20;

– autocolonna per presidio di Um er Zem: Lancia 3 RO n. 5 + 5 rimorchi;

– autocolonna per battaglione «Lupi»: Alfa 800 n. 25 + 5 rimorchi;

– autocolonna in servizio zona Tobruk: Alfa 800 n. 16.

Totale: n. 139 + 37 rimorchi.

Come si vede, mediante un lavoro di vero setaccio, si era riusciti a recuperare un numero di automezzi anche superiore (compresi i rimorchi) alla richiesta; ciò, in considerazione della percentuale di perdite che sicuramente avrebbero subito gli stessi durante la marcia verso Marsa Matruh. Si consideri, valutate le condizioni di allora e il particolare momento, quale enorme impegno abbia richiesto il far giungere tempestivamente gli ordini a tutte le formazioni sparse in una zona di centinaia di chilometri!

Logicamente, queste piccole unità non potevano essere riunite in un'unica colonna compatta, ma furono inviate separatamente nella zona di raduno.

Il compito previsto dal Comando dell'Armata per tali automezzi era quello di trasportare le unità superstiti del XXI Corpo d'Armata («Brescia», «Pavia»», «Folgore») che dovevano ripiegare da El Alamein. Tuttavia, ancor prima di arrivare a Marsa Matruh, alcuni automezzi vennero distrutti dal nemico; altri, appena giunti nella zona di combattimento, furono impiegati diversamente; altri ancora, in esito al succedersi di ordini e contrordini, furono spostati da una località all'altra finendo via via travolti nelle varie vicende

CAPITOLO 4

della battaglia; ma i superstiti furono fatti proseguire nella marcia e, dopo aver subito ulteriori forti perdite, riuscirono finalmente a raggiungere la meta. Il loro destino, da quel momento, sarebbe stato drammaticamente legato alla sorte di tutti i reparti del XXI Corpo d'Armata.

Tra queste vicende, si può estrarre, come esempio emblematico, la colonna di 40 Alfa 800 del 143° Autoreparto.

Questa formazione, partita agli ordini di un ufficiale subalterno a mezzanotte del 30 ottobre da Ain El Gazala, giunse al campo di aviazione di Bir Amund (a circa 15 chilometri da Tobruk), caricò il Battaglione «Lupi di Toscana» appena giunto dalla Grecia e a mezzogiorno del 31 era già in partenza.

Effettuata la sosta notturna a Sollum, la colonna si rimise in cammino il 1° novembre e arrivò a Marsa Matruh all'imbrunire dello stesso giorno. Qui, come da ordini, i 40 mezzi avrebbero dovuto lasciare il battaglione e unirsi al blocco dei 150 mezzi richiesti per il XXI C.A. Invece, con un contrordine, il Comando dell'Armata decise di far trasportare subito il battaglione nella zona di El Dabà, a oltre 200 chilometri, dove la formazione sarebbe giunta al mattino del 2, ritardata da continui attacchi nemici.

Trascorsa la giornata del 2 in attesa di ordini, la sera venne disposto il ripiegamentto del battaglione su Fuka. Nel frattempo però una serie di bombardamenti avvenuti nel primo pomeriggio aveva messo fuori uso circa la metà degli automezzi, sì che si dovette organizzare il movimento su due riprese. Il martellamento aereo non diminuiva né di intensità né in continuità, per cui la colonna, oltre a perdere altri mezzi, giunse a Fuka con metà battaglione soltanto al mattino del giorno successivo. Qui, però, un nuovo contrordine attendeva il reparto: riportare le truppe a El Dabà; a mezzogiorno la colonna rientrava in quest'ultima località.

La sera del 3... contro-contrordine: ripiegamento di nuovo su Fuka. La colonna dovette effettuare due viaggi, uno nella notte fra il 3 e il 4, il secondo fra il 4 e il 5. Tutto il battaglione venne trasportato, tranne un centinaio di uomini rimasti a El Dabà.

I bombardamenti aerei, per fortuna, si erano interrotti, e la strada venne trovata sgombra, per cui la colonna raggiunse la destinazione in poco più di un'ora.

L'indomani successivo, alcuni automezzi tornarono a El Dabà a riprendere e trasportare a Fuka gli ultimi 100 uomini. Ormai però le forze britanniche erano penetrate in profondità, per cui il nucleo di automezzi venne avvistato e attaccato a più riprese da elementi corazzati e da artiglierie. Ricorrendo a lunghe deviazioni, la colonna riuscì a sottrarsi in un primo tempo ma, nella mattina del 5, completamente circondata, venne travolta e con esso il reparto di fanteria trasportato.

Nella totale incertezza e precarietà della situazione, gli ordini si accavallavano e si annullavano l'un l'altro, mentre gli avvenimenti precipitavano sempre più.

I reparti automobilistici furono gettati allo sbaraglio con i pochi e inadeguati mezzi a disposizione. Gli autieri non esitarono davanti a nessun sacrificio nel tentativo di portare soccorso ai commilitoni d'arma in pericolo, come dimostra l'episodio di El Dabà.

Degli oltre 150 autocarri, messi insieme con immensa fatica, pochi si salvarono dalla distruzione, e solo qualche uomo, ripiegando insieme ad altri reparti, poté far rientro all'Autoraggruppamento.

Per il 12° il colpo fu gravissimo: fra il personale era scomparsa un'aliquota di autieri tra i più esperti, veterani di tante battaglie; fra gli automezzi, la perdita subita non aveva possibilità alcuna di ripianamento a causa della nota totale mancanza di rifornimenti.

Con il ripiegamento, anche il 12° dovette spostare le proprie basi su posizioni più arretrate. Solo i Comandi dei singoli reparti con i rispettivi organi di riparazione erano rimasti sul posto e lo spostamento si presentava difficoltoso a causa della penuria di mezzi.

Ancora più critica la situazione del dipendente 204° Autoreparto che, espletando esclusivamente compiti addestrativi per tutte le unità, disponeva solo di qualche veicolo adibito a scuola guida mentre doveva, per contro, provvedere al trasporto di un elevatissimo numero di militari. Ma anche questo ostacolo venne superato, caricando l'indispensabile e distruggendo il resto.

Furono lasciati indietro il 1° Reparto Trattori Cingolati, temporaneamente alle dipendenze dell'Intendenza, e il 9° Autoreparto che, per le sue caratteristiche di spiccata potenzialità poteva divenire utile per servizi di particolare emergenza. Provvedimento valido, in quanto fu proprio il 9° a trasportare, al-

Impressionante immagine di ciò che resta di un automezzo italiano. La didascalia apposta sull'originale della foto conservata presso l'Ufficio Storico dello SME riferisce che nella circostanza vi furono molti morti, ma non spiega quale sia questa circostanza. In merito al gran numero di vittime, non si fa fatica a crederci (foto SME - Ufficio Storico).

l'ultimo momento, la maggior parte delle artiglierie della piazzaforte di Tobruk (per le quali era stato invece già impartito l'ordine di distruzione), salvando così del materiale preziosissimo e, specie in quel momento, insostituibile.

Il ripiegamento continuava intanto senza soluzione di continuità, su strade costantemente battute dall'aviazione e dall'artiglieria nemiche, specie la Litoranea che era di fatto l'unica vera strada.

Il Comando del 12° proseguiva la ritirata, pur continuando a mantenere i collegamenti con tutte le colonne in movimento sull'immenso territorio e coordinando – anche da lontano – i servizi ai quali era preposto. Tra questi c'era anche il recupero dei mezzi inefficienti, la loro riparazione e l'immediato loro reimpiego. In sostanza, mentre ripiegava per porre in salvo se stesso, continuava a mantenere la propria efficienza operativa.

I suoi reparti continuarono perciò a mantenere unicità di dipendenza e a perseverare nell'incessante spola di rifornimenti e sgomberi che li portava spesso ad agire controcorrente rispetto al flusso delle unità ripieganti.

Particolarmente importante fu, in questo periodo, un'autocolonna del 142° Autoreparto su 41 Lancia 3 RO che, partita la mattina del 25 ottobre per rifornire la Divisione «GG.FF.» nei presidi interni di Giarabub e Siwa, trasportò invece tutta la Divisione e il IV Battaglione Libico fino a El Algheila, dove giunse il 20 novembre. Il movimento ebbe la durata di quasi 4 giorni, a causa delle continue deviazioni imposte dalla situazione in continua negativa evoluzione, e fu compiuto solo per piste interne e sotto continui attacchi aerei.

Compiuta la missione e lasciata un'aliquota di mezzi in rinforzo alla grande unità, il resto dell'autocolonna, della quale erano sopravvissuti ben pochi elementi, rientrò alla propria sede. La sua capacità operativa era ormai azzerata.

Interessanti furono anche le vicende relative al ripiegamento del 1° Reparto Trattori Cingolati rimasto staccato dal 12°, a disposizione dell'Intendenza.

Portate a termine le missioni di propria competenza, il Reparto iniziò il ripiegamento verso ovest, suddiviso in due aliquote e procedendo attraverso due piste interne; precauzione necessaria in quanto i mezzi, per la loro ridotta velocità e per il notevole ingombro, erano facile bersaglio per l'aviazione nemica.

Su un'autosezione di 13 trattori, dati in rinforzo alla Divisione Corazzata «Littorio», ben 9 erano andati distrutti nel corso dei combattimenti sostenuti dalla grande unità; i rimanenti, colpiti e con efficienza ridotta, erano stati salvati grazie al caparbio attaccamento al mezzo dimostrato dai conduttori che, con le sole proprie risorse riuscirono, pur tra mille difficoltà, a portare i mezzi da El Alamein a Tobruk, dove poterono ricongiungersi al Reparto.

Le condizioni dello stesso però andavano sempre più deteriorandosi; la sua marcia avveniva su un tragitto di centinaia di chilometri ingorgati da traffico caotico, tra ostacoli naturali da su-

perare, con guasti meccanici sempre in agguato ed estenuanti offese aeree e terrestri (vi furono fino a venti incursioni nell'arco di una sola giornata), senza soccorsi sui quali fare affidamento. I mezzi in avaria venivano riparati, quando possibile, con gli accorgimenti più estemporanei e, in caso di inefficienza grave, rimorchiati (qualche trattore si trovò a rimorchiare fino a tre mezzi contemporaneamente). Le difficoltà del terreno venivano superate solo grazie all'esperienza o alla spericolatezza e alla volontà degli uomini che non trascuravano nulla pur di portare i veicoli al di là degli ostacoli naturali.

Le offese nemiche venivano stoicamente accettate come parte integrante di quella vita, mentre i caduti venivano sepolti con affettuosa commozione, ma senza risentimento o spirito di ribellione.

Il Reparto aveva uomini che si erano forgiati su di esso, acquisendone le caratteristiche di graniticità; uomini che effettuarono la marcia di ripiegamento in ordine e silenziosamente e che trovarono anche il tempo, durante la ritirata, di recuperare materiale prezioso e distruggere tutto ciò che non era trasportabile; uomini che arrivarono in zona sicurezza solo dopo 15 giorni, dopo aver rimosso ogni ostacolo e vinto ogni avversità.

Al termine del ripiegamento, l'unità si trovò decimata in uomini e mezzi, ma con il morale ancora così elevato che, appena sistemati, si diedero subito a riparare i veicoli rimasti per essere pronti a riprendere l'opera.

Il XX Autogruppo, a sua volta, effettuò la ritirata sempre inglobato in reparti tedeschi dei quali condivise tutte le avverse vicende. Pur avendo subito anch'esso gravi perdite, fu sempre un valido strumento nelle mani dell'alleato che ne riconobbe, in più occasioni, onori e meriti, con il conferimento di onorificenze germaniche.

Il 15 novembre del 1942, mentre il 12° si sistemava nella nuova zona di schieramento, gli pervenne l'ordine di passare alle dipendenze dell'Intendenza. Cominciava così per l'unità un nuovo ciclo operativo che si sarebbe concluso con il suo irreparabile logoramento.

Ormai non più inquadrati nei reparti di prima schiera, gli autoreparti venivano spesso trattenuti presso le unità a favore delle quali si recavano ad effettuare i servizi, che tendevano sempre a costituirsi delle scorte in proprio.

Una prima avvisaglia di tale irregolare procedura si ebbe in occasione del primo servizio disimpegnato dopo il mutamento di dipendenza: 9 Lancia 3 RO con rimorchio, inviati a Sirte per il trasporto di materiale importante per l'allestimento di opere di difesa, furono lì trattenuti e non furono più visti tornare al reparto.

Comunque, malgrado queste difficoltà, il 12°, appena arrivato nella nuova zona di schieramento di Crispi-Gioda, diede subito avvio all'organizzazione delle riparazioni che cominciò a funzionare con immediatezza sia a favore dei propri mezzi che di quelli di altre unità uscite decimate dalla battaglia.

Già nelle precedenti ritirate il raggruppamento aveva espletato gli stessi compiti, ma mai in una situazione dalle difficoltà così esasperate.

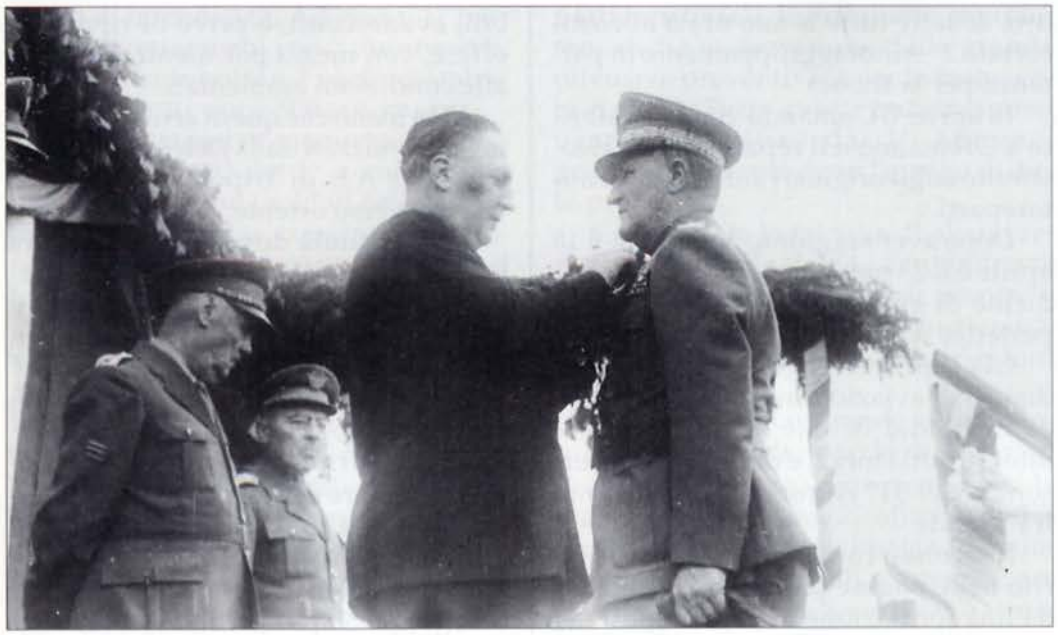
Il quadro operativo era ormai decisamente critico, i rifornimenti dall'Italia si erano sempre più ridotti e le risorse locali del tutto esaurite. Eppure il 12° seppe fare miracoli: immise nel settore riparazioni tutti i carristi aggregati di recente assegnazione e predispose un'organizzazione «per competenza», smistando gli automezzi inefficienti a quegli autoreparti che avevano già in carico lo stesso tipo di veicolo e quindi dotati di personale con sufficiente esperienza nelle riparazioni.

Tra i tanti veicoli, vennero assegnati al 12° per la successiva riparazione anche quelli dell'Autogruppo della «Littorio», del XLII Autogruppo dell'«Ariete» e dell'80° Autoreparto «Trieste», unità disciolte perché praticamente distrutte.

In questo periodo entrarono nell'organico del 12° anche la 39° Officina Mobile (uno degli ultimi reparti automobilistici arrivati dall'Italia) e un reparto soccorso stradale.

A battaglia finita e dopo il successivo ripiegamento, il 12° si era ritrovato con larghi vuoti, ormai incolmabili: molti autieri erano caduti durante l'avanzata inglese, molti erano stati trattenuti presso altri reparti; molti autocarri avevano diviso la sorte dei conduttori, mentre altri si erano degradati, letteralmente consumati dal continuo logorio. Tutti gli autoreparti apparivano ormai irreparabilmente ridotti nei ranghi e nelle potenzialità.

Dell'Autoraggruppamento era rimasta solo l'ombra, eppure continuava ad operare: fu infatti del 12° la delicata e rischiosa opera di sgombero e ri-



Il generale Giuseppe Papi, a guerra finita, riceve una decorazione da parte di S.E. Randolfo Pacciardi (foto Museo Storico).

piegamento del presidio interno di Hon, iniziato il 1° gennaio del 1943.

Gli autieri esuberanti alle necessità per via del limitato numero di mezzi a disposizione non rimasero inattivi: vennero impiegati in lavori di rafforzamento difensivi o in servizi di guardia a campi minati o ad altre opere e infrastrutture.

La situazione precipitava in Tripolitania e il 12° dovette effettuare l'ultimo ripiegamento, dalla Libia in Tunisia.

Primi a muovere furono il 24° Autoreparto, il 1° Reparto Trattori Cingolati, reduci da ulteriore gravi perdite durante l'azione di Hon, e un'autofficina. Il grosso delle unità iniziò il movimento, a scaglioni, la sera del 19 gennaio. Per primo si mosse il Comando, seguito da tutti i reparti (eccetto il IX Autogruppo), compreso il 204° Autoreparto Addestrativo che, già pesante per costituzione per via dei molti allievi in rapporto ai pochi mezzi, era divenuto mastodontico avendo inglobato tutti gli autieri dei C.A. distrutti o ristrutturati.

Il 20 mattina, l'Autoraggruppamento lasciò per sempre la Libia. Sotto l'alto e granitico cippo di confine, su cui si ergevano le aste senza bandiere, il Comando si radunò per inviare l'ultimo saluto, a nome di tutti i militari del 12°, a quella terra che per tanti mesi era stata teatro delle loro lotte e delle loro sofferenze.

La marcia continuò e, superate Gabes e Sfax, l'unità si radunò presso Sousse.

Ma ormai – quasi che il suo destino fosse legato indissolubilmente alla terra di Libia, ove era sorto e per il cui possesso si era battuto – il 25 gennaio 1943 il 12° Autoraggruppamento venne sciolto; personale e automezzi superstiti vennero assorbiti dal 1° Autoraggruppamento.

Scrisse in quel momento il suo comandante decorato al V.M. due volte per quella campagna: «Il 12° Autoraggruppamento cadeva in piedi, fiero del suo lavoro e dell'aiuto dato a tutti i fratelli in armi».

Parole piene di commozione e di rimpianto, ma soprattutto colme di orgoglio per ciò che era stato fatto e che non sarebbe mai stato dimenticato; di quell'orgoglio che, ancora oggi, riempie il cuore di coloro che appartennero a questa gloriosa unità.

In oltre due anni di ininterrotto servizio, il 12° aveva offerto alla Patria 63 caduti, 73 feriti, 1293 dispersi, mentre la sua Bandiera si fregiava di 5 medaglie d'argento, 13 di bronzo, 72 Croci di Guerra.

1° Autoraggruppamento

Mobilitato dal 1° Centro Autieri nel giugno del 1940, era articolato su due autogruppi: il I (autoreparti 31°, 35°, 36°, 37°) e il III (98° e 99°), 3 sezioni ambulanze e 2 sezioni autobotti. Comandante, il colonnello Ettore Perdicchi che sarebbe rimasto al suo posto fino al 10 agosto 1942.

Dopo aver fornito la propria opera durante la breve campagna sul fronte occidentale, con la stipula dell'armistizio con la Francia venne trasferito nel bergamasco dove, nel febbraio del 1941, pur rimanendo in vita come unità qua-

CAPITOLO 4

dro, cedette tutte le sue unità al costituendo 2° Autoraggruppamento in partenza per la Russia.

In aprile il Comando venne trasferito a Orbassano e il reparto venne ricostituito sugli originari autogruppi e autoreparti.

Dopo aver raggiunto Napoli tra il 18 aprile e il 23 maggio, nella prima quindicina di giugno sbarcò a Tripoli, con partenze scaglionate in 5 mandate.

Già il primo scaglione venne falcidiato dall'aviazione nemica con l'affondamento del «Conte Rosso»: in pochi minuti, tutti i mezzi e oltre metà del personale del 31° Autoreparto sparirono fra le onde.

Il secondo convoglio, come già riferito nelle pagine precedenti, attaccato da una formazione di aerei inglesi nei pressi della costa africana, subì l'incendio del piroscafo «Foscarini», con il quale andò perduto tutto il materiale del Comando e gli automezzi del 30° Autoreparto, mentre tutto il personale venne tratto in salvo.

Anche il quarto convoglio non ebbe vita facile: attaccato a 150 miglia dalla costa, subì la perdita di 5 uomini, mentre 11 furono i feriti.

A questi episodi legati ad agenti esterni vanno aggiunti gli avversi fattori che ne condizionarono la vita fin dalla partenza dall'Italia.

La qualità degli effettivi era quella che il Paese poteva in quel momento mettere in campo, con l'aggravante del superficiale e imperfetto metodo di selezione, per cui il personale risultava scarsamente dotato dal punto di vista della professionalità. Si trattava, per la quasi totalità, di complementi. Infatti, su 117 ufficiali (22 in meno rispetto agli organici) solo 6 erano in servizio permanente; quasi tutti richiamati o trattenuti erano anche i sottufficiali.

A queste menomazioni obiettive supplivano, nei limiti del ragionevole, il morale e le motivazioni.

Non migliore era, dal punto di vista qualitativo, il personale dei reparti che si sarebbero aggiunti nel corso della campagna. Né venne concesso agli autieri il tempo di completare l'addestramento dopo lo sbarco; anzi, l'unità non ebbe neppure il tempo di guardarsi al completo. Gli scaglioni successivi non si erano infatti ancora staccati dal porto di Napoli che già i primi arrivati, a causa della pressante situazione operativa, venivano inviati a tamponare le falle apertesi anche in località lontanissime da Tripoli, su piste interminabili, evanescenti, e prive di riparo da offese, con mezzi per niente adeguati alle condizioni ambientali.

Man mano che questi arrivavano, venivano utilizzati dalla Delegazione d'Intendenza A.S. di Tripoli, per trasporti urgenti verso oriente.

Alcune unità dovettero addirittura lasciare i propri materiali a Tripoli, affinché sugli automezzi rimanesse quanto più spazio possibile per le munizioni e i viveri.

Nel solo primo mese, quasi tutti i reparti avevano percorso due volte il tratto Bengasi-Tripoli e viceversa, con tappe giornaliere di 3-400 chilometri, senza altra sosta che poche ore la notte.

Si può immaginare quale fosse il regime alimentare del personale, costretto a far quasi quotidianamente affidamento sulla riserva di gallette e scatolette tanto che il colonnello Perdicchi dispose, a un certo punto, che le autocolonne venissero precedute da automezzi veloci per l'approntamento, nelle località stabilite per la sosta, di un pasto caldo per gli autisti.

Tra i più significativi movimenti di carattere ordinativo successivi all'arrivo dell'Autoraggruppamento sul suolo africano, senza ripercorrere il cammino in troppo noiosi dettagli, si possono citare le acquisizioni:

– degli autogruppi IV (autoreparti 100°, 106°, 263°) e V (41°, 45°, 46° e 5° Nucleo Soccorso Stradale) il 1° giugno del 1941; il IV sarebbe stato perso definitivamente il 1° giugno del 1942, mentre il V lo fu, temporaneamente, dal 13 agosto '41 all'11 gennaio '42;

– del CXXVIII Autogruppo (autoreparti 86°, 88°, 89° e 14ª O.M.P.) il 9 agosto 1941; la stessa unità sarebbe stata alle dipendenze del 12° dal 2 ottobre al 18 dicembre dello stesso anno;

– del XX Autogruppo Pesante (autoreparti 148° e 149°) e del 161° Autoreparto Pesante, dal 15 ottobre 1941 al 20 marzo 1942 (questi ultimi reparti, ai soli effetti disciplinari e amministrativi).

Il personale, tra ufficiali, sottufficiali e truppa, raggiungeva le 4000 unità.

Dopo 4 mesi, quasi tutti gli automezzi avevano percorso oltre 20 mila chilometri e presentavano forte usura, resa più grave dalla mancanza di ricambi; questa mancanza, unita a quella delle materie di consumo, rappresentò sempre il più grave ostacolo per la tenuta in efficienza dei mezzi.

Durante la battaglia della Marmarica, il reparto fu sempre in avanti con tutte le sue unità e non solo per i tra-

sporti di intendenza. Ad essa il 1° partecipò direttamente con 5 autoreparti, 3 sezioni autobotti e 2 sezioni ambulanze; in tutto, circa 500 automezzi.

Nella successiva manovra di ripiegamento, le unità del 1°, combattendo fianco a fianco con i soldati della «Trento» e della «Brescia», consentirono il loro sganciamento, recuperando quasi tutte le armi e i materiali.

Nel frattempo, tutti gli altri autoreparti continuarono il loro lavoro di rifornimento di munizioni, viveri e acqua fino ai capisaldi.

In un secondo tempo, cioè dal 20 al 23 dicembre 1941, ripiegate le unità nella regione di Bengasi, sempre sotto l'azione aerea nemica, vennero avviate autocolonne per lo sgombero dei numerosi magazzini della regione. Alla fine, raccolti i rimanenti automezzi disponibili, vennero avviati i feriti agli stabilimenti della Tripolitania.

Alla fine della stessa battaglia della Marmarica, il 25% degli automezzi risultava perduto: dei 1600 rimasti, il 60% era inefficiente. Oltre alla citata mancanza di ricambi, tra le ragioni della situazione creatasi va messo il fatto che l'Intendenza, dovendo concentrare tutti i suoi sforzi sui trasporti, aveva dovuto trascurare il settore delle riparazioni.

Dopo la riconquista della Cirenaica, fu necessario riportare in avanti, dalla Sirtica e dalla Tripolitania, anzitutto gran parte delle fanterie a piedi che si trovavano ancora arretrate, quindi tutta la massa degli stabilimenti di intendenza, tutti i servizi, le basi, i reparti territoriali, le artiglierie contraeree, anche in previsione della grande offensiva preventivata per la primavera del '42. Tutti questi autotrasporti vennero effettuati dal 1° Autoraggruppamento anche con l'ausilio di ditte private.

Considerata la falcidia di alcuni reparti, nell'aprile del '42 l'Intendenza ordinò la contrazione degli uomini e dei mezzi in un minor numero di unità. Ben 7 autoreparti vennero perciò ridotti a quadro.

Non potendo far grande affidamento sull'apporto dei parchi, l'Autoraggruppamento cercò di incrementare la potenzialità delle sue 22 officine mobili e della 14ª O.M.P., racimolando ovunque possibile materiali e attrezzature (le richieste ufficiali sortivano, purtroppo, quasi sempre esiti nulli).

A bilanciare in parte le perdite, un centinaio di automezzi di preda bellica era entrato in servizio stabile.

Spulciando nel diario inappuntabilmente tenuto dal colonnello Perdicchi, stralciamo in ordine cronologico gli episodi salienti della storia dell'unità.

Se l'attività del reparto era quanto di più vario si potesse immaginare, in dipendenza degli sviluppi della situazione operativa, c'erano momenti, nella vita dell'unità, che assumevano una cadenza ciclica e quasi rituale, come a scandire lo scorrere del tempo.

Ogni sabato mattina, il comandante effettuava l'adunata di tutto il personale per un commento sugli ultimi episodi di cronaca bellica dai quali trarre ammaestramento.

Autocolonna in transito presso l'Oasi di Kufra (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 4

Ogni domenica mattina, il reparto al completo si raccoglieva nella celebrazione della Santa Messa.

Altri episodi però, non ciclici, movimentavano la vita del reparto, ora tragici, ora lieti. Tra i primi, ovviamente, quelli relativi alle perdite umane. Ben consapevoli infatti della remunerativitá degli obiettivi, gli Inglesi non risparmiavano gli attacchi alle autocolonne in movimento. Leggiamo gli avvenimenti più significativi.

8 ottobre 1941: attacco a un'autocolonna del CXXVIII a 20 chilometri da Misurata: un autocarro distrutto e 2 autieri feriti.

13 ottobre: mitragliamento e spezzonamento ad un'autocolonna mista del I e del CXXVIII: 2 morti, 1 ferito, 2 autocarri distrutti.

20 dicembre: mitragliamento ad alcuni autocarri del 99°: un autiere ferito, uccisa una «camicia nera» trasportata.

11 marzo '42: bombardamento sul 15° Autoreparto con morte di 1 autiere e di 2 camicie nere.

19 gennaio 1943: attacco di camionette inglesi ad autocarri del 98°, con morte del comandante, capitano Carlo Carimati.

A questi e ad altri luttuosi episodi facevano da contrappunto gli elogi, gli encomi, le decorazioni concessi dalle più svariate autorità: dal generale intendente, dai comandanti di divisione, dai comandanti superiori o anche dall'alleato tedesco.

Una iniziativa che esaltò il morale dell'unità fu quella del conferimento, da parte del Ministero della Guerra, della qualifica di «combattenti di linea» ai militari dell'Autoraggruppamento: un esplicito riconoscimento all'importanza della loro opera e alla gravità dei rischi cui essi erano esposti.

Ogni autocolonna, ma anche ogni viaggio isolato, iniziavano infatti gravidi di minacce e di incognite e il loro svolgimento veniva quasi sempre «vivacizzato» da imprevisti di ogni genere, nascosti dietro la gobba di ogni duna o dietro ogni svolta della pista. Riportiamo, a puro titolo esemplificativo, il racconto di un'autocolonna, sintetizzando una dettagliata relazione del suo comandante, il tenente Stefano Molinari, del 37° Autoreparto ((I Autogruppo). Non fu più importante, né più difficoltosa, né più imponente di altre. Fu solo... una delle tante.

Dieci automezzi erano partiti il 14 luglio del 1942 da Tobruk per raggiungere Giarabub, via Agedabia-Gialo, e ritorno.

L'indomani, dopo aver pernottato presso il villaggio Luigi di Savoia, venivano versati al CXXVIII Autogruppo, visto che era sull'itinerario, copertoni e cerchioni fuori uso sgomberati da Tobruk.

La prima tappa, Agedabia, veniva raggiunta il 16. Qui all'autocolonna si aggregavano altri 6 Lancia 3 RO, comandati dal sottotenente Calabresi che, pratico di piste desertiche, veniva posto in testa alla colonna. Caricati viveri e carburanti, si ripartiva il 19 e, senza incidenti, al mattino del 21 veniva raggiunta Gialo.

Scaricati i materiali, veniva caricato il IX Battaglione Autonomo, destinato a Giarabub. Ma da qui, nessuno conosceva più la strada, sì che si rese necessario prendere come guida un vecchio arabo assistito da un carabiniere che fungeva da interprete.

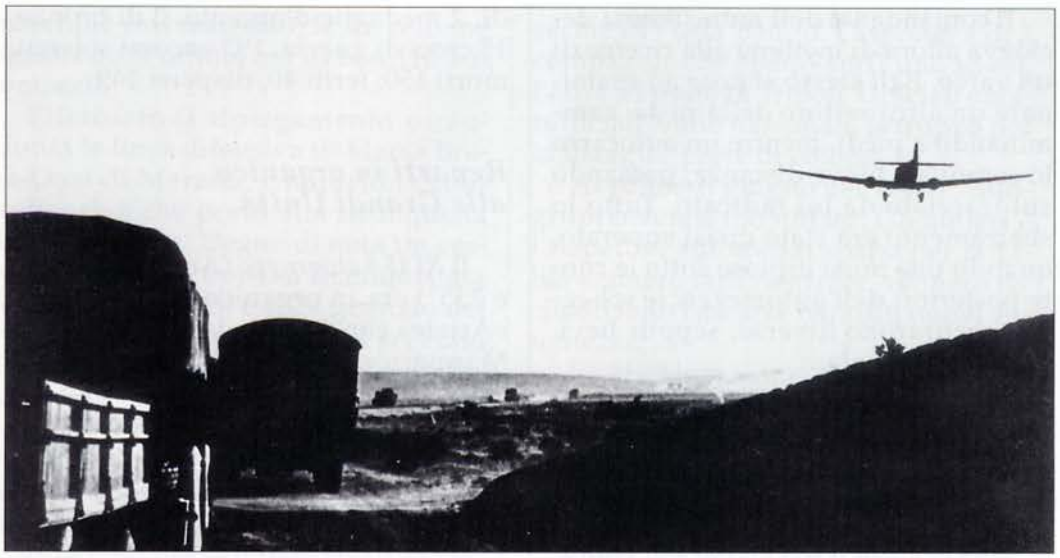
Dal cielo, due aerei «Ghibli», facendo la spola, avrebbero segnalato eventuali errori di rotta.

La partenza da Gialo avveniva il 24. Dopo 60 chilometri, ecco la prima grave difficoltà: l'attraversamento dell'ampio e asciutto letto dell'Uadi Ghetmir. Per tre chilometri tutti gli automezzi dovettero avanzare, lentissimi, mettendo in continuazione dei paletti sotto le ruote posteriori a fornire aderenza ed evitare l'affondamento.

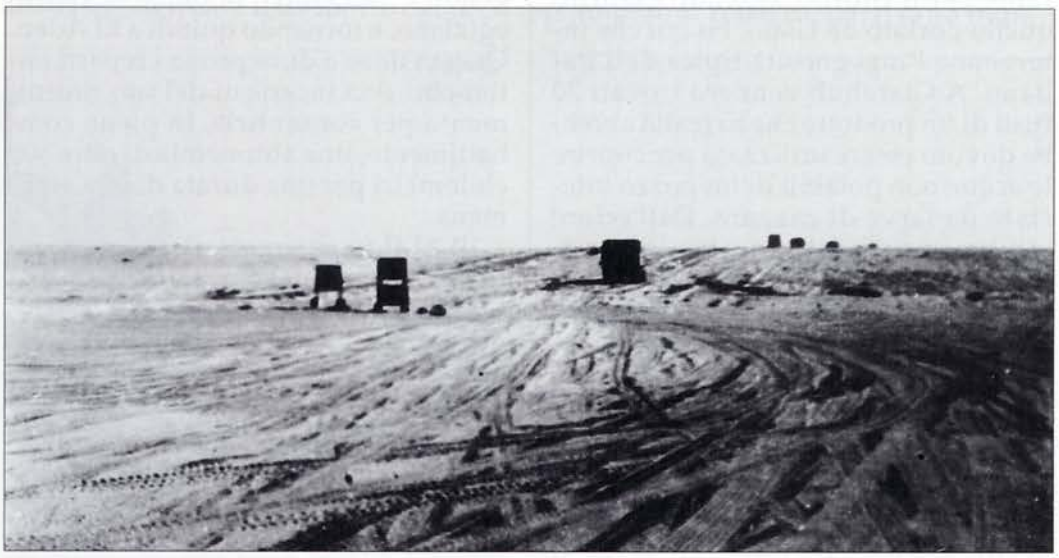
Il 25, primo messaggio, lanciato con bigliettino volante, da uno dei «Ghibli»: «Tenere sempre a vista le dune sulla destra della colonna».

Il 26 luglio, uno dei Lancia 3 RO fondeva il motore e doveva essere lasciato a La Gàrbada. Impossibile effettuare il traino: la pista era infatti di una consistenza tale che, per fermarsi, era vietato frenare, pena l'insabbiamento; l'unica possibilità era quella di mettere il cambio in folle e aspettare che la sabbia stessa fermasse la marcia del veicolo.

A 150 chilometri da Giarabub (distanza indicata da un nuovo messaggio di uno degli aerei) iniziava un grosso fascio di piste già tracciate dal transito di camionette inglesi. Qui ci si accorse di una preoccupante carenza d'acqua, perduta per difetto di tenuta delle apposite taniche. Fatto atterrare un «Ghibli», si concordò di effettuare un urgente rifornimento idrico a mezzo aereo, se per il 28 la colonna non avesse raggiunto Giarabub. La sera stessa, ecco gli autocarri tutti insabbiati: per tre ore, si dovette andare avanti a forza di paletti.



Autocolonna in movimento. L'aereo che l'accompagna, oltre che fornire copertura, ha anche la funzione di segnalare l'esatta direzione da tenere ed eventuali pericoli lungo l'itinerario (foto SME - Ufficio Storico).



Carovaniere che si incrociano in pieno deserto (foto SME - Ufficio Storico).

Autocolonna di Fiat 666 pronta a ripartire verso il fronte dopo che la strada è stata sminata (foto Museo Storico).

Il 28, alle 9, l'autocolonna si trovava a soli 3 chilometri da Giarabub, quando un 3 RO saltava in aria: si era nel bel mezzo di un campo minato. Poiché però nel frattempo uno degli autocarri era riuscito a transitare indenne, venne deciso di far passare gli altri sulle impronte di quello; tentativo vano, perché già il primo automezzo saltava anch'esso in aria.

Il comandante del battaglione trasportato decise allora di appiedare il reparto che avrebbe effettuato l'attraversamento in marcia.

CAPITOLO 4

Il comandante dell'autocolonna decideva allora di mettersi alla ricerca di un varco. Egli stesso si pose ad esaminare un altro settore della pista, camminando a piedi, mentre un autocarro lo seguiva a breve distanza, passando sul tracciato da lui indicato. Tutto lo sbarramento era stato quasi superato, quando una mina esplose sotto le ruote posteriori dell'automezzo: le schegge procurarono diverse, seppur lievi, ferite all'ufficiale.

Alla fine, dopo aver rastrellato insieme, autieri e fanti, un tratto dello sbarramento, la colonna poté passare. 400 chilometri di deserto erano stati percorsi in effettivi 4 giorni di cammino.

Sorgeva ora il problema del carburante per il ritorno, essendo esaurito quello portato da Gialo. Fu qui che intervenne l'ingegnosità tipica dell'italiano. A Giarabub vennero trovati 70 fusti di un prodotto che in realtà avrebbe dovuto essere utilizzato per coprire le acque non potabili di un pozzo infestato da larve di zanzara. Dall'odore sembrava disinfettante, ma la consistenza era quella del petrolio. Venne provato su un autocarro e il motore – miracolo! – diede ottima risposta.

Con l'insolito carburante nei serbatoi, il 4 agosto l'autocolonna ripartiva costeggiando il reticolato eretto al confine con l'Egitto per raggiungere la Litoranea. Lungo il cammino vennero catturati due coloniali inglesi e i cadaveri di altri due vennero rinvenuti, morti di sete nel deserto.

Il 27 agosto 1942, con la promozione del colonnello Perdicchi al grado superiore, il comando dell'Autoraggruppamento veniva assunto dal tenente colonnello Sportaro.

Il 19 gennaio del 1943 giunse l'ordine di trasferimento verso la Tunisia. La dislocazione dei reparti alla data del 31 gennaio dello stesso anno reca nomi di località fino ad allora ignote sull'orizzonte delle operazioni, segno tangibile dei rovesci patiti e del conseguente terreno perduto dalle forze italiane.

Il 7 febbraio del 1943 il comando veniva assunto dal tenente colonnello Ercole Mercanti cui subentrava, il 20 dello stesso mese, il pari grado Fernando Annibaldi.

I dati relativi al tonnellaggio dei materiali trasportati, al consumo dei carburanti, ai chilometri percorsi, mostrano un'attività di istituto ancora intensissima nel febbraio dello stesso anno.

Il consuntivo finale, in aride cifre, per il 1° Autoraggruppamento, parla di: 2 medaglie d'argento, 2 di bronzo, 15 croci di guerra, 193 encomi solenni; morti 150, feriti 40, dispersi 149.

Reparti in organico alle Grandi Unità

Il *XLII Autogruppo* (Autoreparti 132° e 235°) era in organico alla Divisione «Ariete» che durante la battaglia della Marmarica si meritò il titolo di «Divisione Fantasma»», per le difficoltà che incontravano i reparti automobilistici a rintracciarla e rifornirla.

Vittoriosa a Bir el Gobi, la Divisione effettuò una puntata aggressiva attraverso lo schieramento nemico, giungendo a Sidi Omar, in pieno territorio egiziano, e tornando quindi a El Aden. Questo mise a dura prova i reparti automobilistici incaricati del suo rifornimento per consentirle, in pieno combattimento, una autonomia di oltre 800 chilometri per una durata di una settimana.

Il XLII fu chiamato all'assolvimento dell'arduo compito; parte dei mezzi seguirono, passo passo, con i rifornimenti, l'avanzata della Divisione, partecipando così a tutti i combattimenti. Alla rimanente parte dell'Autogruppo venne affidato l'incarico di far giungere i rifornimenti dalla base di El Aden alla grande unità in movimento.

La prima autocolonna, che doveva giungere alla Divisione in zona Sidi Omar, si riunì a Bir El Gobi e da qui partì, scortata da alcuni carri armati «M» ed «L», per l'itinerario stabilito che seguiva all'incirca il Trigh-El-Abd.

Dopo poche ore di marcia venne assalita da preponderanti forze corazzate avversarie appoggiate da artiglierie volanti le quali, avuta presto ragione della debole scorta, distrutti tutti i carri armati e parte della colonna, costrinsero i resti di questa a ripiegare sulle basi di partenza.

Altre tre autocolonne vennero effettuate quando la Divisione stava già rientrando e si trovava presso Sidi Rezegh, oltre però le linee inglesi. Per raggiungerla, le autocolonne dovettero passare attraverso varchi dello schieramento nemico, sfilando a breve distanza dalle sue linee. Benché il movimento avvenisse di notte, il rumore dei motori tradiva il passaggio degli automezzi che cadevano sotto l'intenso tiro dell'artiglieria e anche delle armi automatiche nemiche. Malgrado ciò e pur pagando un largo tributo di uomini, di

macchine e di materiali, le tre colonne passarono (l'ultima era di ben 110 automezzi).

Effettuato il ripiegamento e raggiunta la linea difensiva di Marsa Brega-Oasi di Marada, cominciò la controffensiva che portò alla riconquista della Cirenaica. Degno di nota un episodio avvenuto appena riconquistata Agedabia, tra il 20 e il 24 gennaio del 1942. Alcune autosezioni, al servizio dell'Intendenza, erano giunte nella località con i carburanti per le Divisioni «Ariete» e «Trieste» che avrebbero dovuto effettuare le manovre di Antelat e Schledina. In Agedabia erano pronti gli autocarri delle suddette Divisioni (del XLII Autogruppo e dell'80° Autoreparto) per effettuare il trasporto dei recipienti di carburante e portarli al seguito dei reparti.

Alcune batterie mobili inglesi, appostate a sud del paese, notato il forte concentramento di automezzi, aprirono il fuoco. Malgrado l'intensità, la durata e la precisione del tiro, il rifornimento fu in breve effettuato, permettendo così il regolare svolgimento dell'azione che, senza carburante, non avrebbe potuto aver luogo.

Il *II Autogruppo Libico*, come visto in precedenza, prima della mobilitazione aveva la denominazione di Centro Automobilistico della Libia, dipendeva dal Comando Regio Corpo Truppe Coloniali, ed era accasermato a Tripoli, caserma di Porta Benito. Disponeva di 2 compagnie che operavano l'una ad est, l'altra ad ovest di Tripoli. Ufficiali e sottufficiali erano nazionali, la truppa per la maggior parte di colore.

Ai primi di giugno del 1940 l'Autogruppo venne mobilitato. Gli autieri e i rispettivi automezzi sparsi per la Libia vennero fatti rientrare, vennero reclutati nuovi ascari e requisiti nuovi automezzi.

La dichiarazione di guerra colse l'Autogruppo già in marcia verso il confine egiziano.

A Tobruk esso ebbe il battesimo del fuoco, con un pesante bombardamento aereo.

Dalla periferia della città, dov'era accampato il reparto, partivano ogni giorno le autocolonne, scortate da mitragliere da 20 dell'artiglieria libica, a portare viveri, acqua e munizioni alla 2ª Divisione Libica. Successivamente, il reparto si riunì alla Divisione nella piazzaforte di Bardia. Da qui partivano colonne di rifornimenti alla Ridotta Capuzzo, sempre molestate da autoblindo inglesi.

Cominciò la marcia su Sidi El Barrani. Un lavoro infame, per gli automobilisti, specie per un nucleo recuperi continuamente impegnato nel togliere dall'insabbiamento gli automezzi troppo carichi o trainanti cannoni già preda bellica della Prima Guerra Mondiale.

In pratica, gli automezzi facevano fatica a tenere il passo della Divisione

Autocolonna di fanti in sosta durante una marcia verso Tobruk (foto Museo Storico).

CAPITOLO 4

che proseguiva a piedi e spesso erano costretti ad affannose rincorse.

La Divisione si schierò, e con essa l'Autogruppo, ad Alam El Tummar. Ogni giorno partivano colonne di prelevamento verso la base logistica di Buq-Buq, puntualmente salutate da raffiche degli aerei inglesi.

Ma gli autieri non furono solo rifornitori: su alcuni automezzi, che divenivano in tal modo rudimentali semoventi, vennero collocate piattaforme girevoli con cannoni da 75 e questi automezzi si avventuravano spesso in territorio nemico.

L'Autogruppo venne ridotto ad Autoreparto, comandato dal capitano Ettore Dagna, quando a Bardia venne formato il 12° Autoraggruppamento.

Ad Alam El Tummar, l'Autoreparto ebbe una vittima, la già citata medaglia d'argento sergente Tullio Zagordi, arso vivo mentre tentava di scaricare da un automezzo colpito i fusti di benzina in fiamme.

Il 9 dicembre gli Inglesi attaccarono il Raggruppamento Maletti, posto a sud della Divisione Libica. Alla richiesta di aiuto, il generale Pescatori, comandante della Divisione, inviava un'autocolonna che, durante il trasferimento, veniva attaccata sul fianco da preponderanti forze nemiche e messa fuori combattimento.

Nel pomeriggio dello stesso giorno le unità corazzate inglesi attaccavano alle spalle il caposaldo dell'autoreparto, senza che le misere armi di cui questo disponeva riuscissero a creare il minimo problema all'avanzata dei loro carri.

La 2ª Divisione Libica spariva dallo scenario della campagna in Africa Settentrionale e con essa il suo Autoreparto. La guerra era per tutti finita: i militari italiani vennero separati dagli ascari, seguendo ognuno il proprio destino di prigioniero di guerra.

Del già più volte citato 9° *Autoreparto Misto* della Divisione Motorizzata «Trento» ci è consentito di svelare le vicende fin nei minimi particolari, grazie a una dettagliata relazione del suo comandante, capitano Sebastiano Alfonso, futuro Capo del Corpo Automobilistico. Della stessa relazione forniamo una succinta sintesi.

Costituito nel 1939, il 9° Autoreparto aveva prestato la propria opera sul fronte occidentale e là sembrava dovesse tornare sul finire del 1940, quando ricevette l'ordine di partenza per l'Africa Settentrionale.

L'imbarco avvenne l'11 aprile sulla motonave «Galitta». Un viaggio niente affatto tranquillo: alla seconda notte di navigazione, oltrepassata l'isola di Pantelleria, la nave subì un furioso attacco con bombe e siluri da parte di aerei inglesi e, due giorni dopo, da un sommergibile. Pur nell'ansia insita nei critici frangenti, il personale seppe mantenere calma e contegno, senza abbandonarsi a manifestazioni di panico. Il 15, sbarco a Tripoli.

Dopo alcuni giorni di sosta, nel corso dei quali la città subì svariati bombardamenti dal cielo e dal mare, l'Autoreparto partì per raggiungere la Divisione, già a Tobruk. In 5 tappe giornaliere venne raggiunta Ain El Gazala, sede del Comando divisionale.

Sfortunatamente, la sede dell'Autoreparto era nei pressi di ben 3 campi di aviazione, sì che i bombardamenti erano così frequenti da scandire quasi i ritmi della giornata. Le prime due vittime del reparto, tuttavia, furono causate dall'esplosione di una mina a strappo.

Era il momento della prima controffensiva italo-tedesca e la «Trento», insieme alla «Brescia» e alla «Savona», cingeva d'assedio Tobruk. Ogni sera il 9° preparava le autocolonne che al mattino si avviavano per servire la Divisione fino ai capisaldi più avanzati, lungo piste che erano solo fiumi di sabbia e con gli aerei inglesi che prendevano di mira tutto ciò che si muoveva.

Gli organi degli stessi automezzi venivano intanto corrosi dalla sabbia finissima. Le balestre saltavano, ma il reparto andava ugualmente, anche attraverso i torrenti generati dai nubifragi di fine anno.

Giunse il momento della seconda controffensiva inglese e il 9° fu chiamato ad assistere non solo la sua Divisione, ma anche le «Ariete» e «Trieste». Gli autieri, anche i più isolati, furono protagonisti di gesta eroiche, alcune riportate dalle cronache, ma le più rimaste per sempre ignorate.

Si evidenziò, in questa fase, quanto poco opportuna fosse stata la decisione ministeriale di affidare gli automezzi direttamente alle grandi unità, dove l'impreparazione motoristica dei comandanti portava ben presto i reparti automobilistici al loro completo esaurimento per l'intenso uso.

Nel marasma del ripiegamento, il 9° Autoreparto venne impegnato nel recupero di reparti rimasti appiedati, nel tentativo di sgomberare materiali, nel

Il Ciglione di Derna, più volte ricordato nel testo, lungo la strada per Tobruk (foto Museo Storico).

rifornimento ai mezzi isolati di passaggio.

Mentre tornava a recuperare materiale, una squadra con un sottufficiale venne fatta prigioniera e vano fu il tentativo dello stesso comandante del reparto di tornare indietro a salvarla: gli Inglesi erano già padroni della situazione e il comandante dovette affrettarsi a superare il ciglione di Derna prima che fosse troppo tardi. E lo sarebbe stato, se un modesto quanto generoso conduttore, allarmato dal ritardo, non fosse ritornato anch'egli indietro a cercare il capitano la cui macchina, avendo percorso troppi chilometri in più nel tentativo di effettuare il salvataggio, era rimasta senza carburante.

Al termine della seconda controffensiva inglese, la «Trento» perse la qualifica di «motorizzata» e, con essa, il suo autoreparto il quale, ceduti i propri mezzi al 12° Autoraggruppamento e fornito di Lancia 3 RO con rimorchi rinforzati, mutò la denominazione in 9° Autotraini, alle dirette dipendenze del Comando Superiore A.S.

Anche l'attività del reparto mutò radicalmente: i meccanici andavano per piste e lungo il deserto, recuperavano carri armati e li rimettevano in marcia prima di consegnarli alle officine mezzi corazzati.

Un tragico episodio avvenne in occasione del trasferimento in linea di un battaglione carri della «Littorio» appena giunto dall'Italia.

Caricati i carri sui rimorchi, con sopra gli equipaggi, la colonna si avviò lungo la pista gebelica. Nonostante il comandante dell'Autoreparto avesse raccomandato al comandante del battaglione di porre la massima cura alla sicurezza, si avvide con inquietudine di una certa propensione, da parte degli ufficiali, a viaggiare sulle autovetture anziché sui carri e a cercare ogni pretesto per precedere la colonna alla tappa.

A un certo punto, mentre il comandante dell'autocolonna se ne era staccato per recarsi a dare le novità al Comando Superiore presso la Casa Cantoniera del Ciglione di Derna, un autocarro rimase fermo per un'avaria. L'automezzo che lo seguiva, come da ordini, lo agganciò a rimorchio e proseguì in colonna.

Ad un avvallamento della pista, l'automezzo trainante cominciò a slittare, sì che il sottufficiale motocilista accompagnatore decise di far trainare uno alla volta i due elementi del complesso trainato.

Gli equipaggi dei due carri trasportati, nel timore di restar fermi sulla pista, saltarono giù e montarono su altri mezzi. Nessuno degli ufficiali del battaglione ebbe il buon senso di lasciare una qualche scorta agli equipaggi in difficoltà. Superato l'ostacolo, i mezzi ripartirono: il sottufficiale sulla moto, due autieri su ciascuna delle due cabine e un autiere su ciascuno dei due rimorchi, accanto ai carri.

Dopo poche centinaia di metri, la tragedia. Gli equipaggi di due camionette inglesi, appostati nei pressi, aprirono il fuoco con le loro mitragliatrici.

Pochi istanti dopo, il capitano Alfonso, che stava tentando di raggiungere la colonna, veniva informato da alcuni carabinieri circa le raffiche che erano state da poco udite. Trepidante, acce-

CAPITOLO 4

lerò l'andatura e di lì a poco una drammatica scena gli si parò davanti: due automezzi fermi; a terra una moto rovesciata con accanto il cadavere del sottufficiale; sulle cabine, inchiodati ai loro posti, quelli di quattro autieri e, riversi sui cassoni dei rimorchi, quelli degli altri due.

A poche centinaia di metri era stanziato un «Battaglione Lavoratori» i cui componenti riferirono nei dettagli l'accaduto cui avevano assistito da poltrone di prima fila, senza peraltro prendersi l'incomodo di tentare un intervento.

Il 9° Autotraini si comportò spesso come un vero e proprio reparto combattente, operando d'iniziativa l'apertura di campi minati per il passaggio delle colonne o effettuando la ricerca di depositi nemici, pur non essendo attrezzato a farlo.

Venne il definitivo ripiegamento che il 9° effettuò sempre compatto, con i suoi elementi sempre pronti a fornirsi reciproca assistenza, fino alla sosta di respiro a Sfax, in Tunisia, dove continuò ad operare al servizio della Delegazione d'Intendenza.

La mattina dell'11 maggio 1943, nei pressi di Korba, il 9° Autotraini al completo venne fatto prigioniero, non prima però di aver incendiato tutti gli automezzi.

L'ufficiale inglese, sceso dalla sua autoblindo, trovò tutto il reparto ritto sull'attenti che riceveva le ultime raccomandazioni dal suo comandante. Attese in rispettoso silenzio poi, appena quegli ebbe finito di parlare, si avvicinò e salutò. Gli uomini salirono sui pochi automezzi rimasti e si avviarono, ognuno verso la propria destinazione, ad affrontare le incognite di un lungo periodo di prigionia.

Dell'*80° Autoreparto*, chiamato a fornire sostegno logistico alla Divisione Motorizzata «Trieste», ci fornisce testimonianza una relazione del suo comandante, l'allora capitano G. Battista Sallustio.

Si trattava di una unità di notevole consistenza, articolata su 8 sezioni, 1 officina mobile pesante, 4 officine leggere, ed era dotato di complessivi 213 automezzi.

Dopo una fuggevole apparizione sul fronte occidentale, esso era rimasto a lungo parcato in Puglia. Sul finire di agosto del 1941, venne imbarcato a Napoli per l'Africa Settentrionale. Un tragitto, anche per questa unità, niente affatto tranquillo: continui siluramenti di giorno e bombardamenti di notte. Su cinque navi del convoglio, solo due raggiunsero Tripoli ma, con esse, c'era l'80° al completo.

Da Tripoli, percorrendo la Balbia, il Reparto (e la «Trieste» tutta) raggiunse Slonta e Mechili.

Il 29 novembre l'80° ebbe le sue prime vittime, nella zona di Tobruk. Un autocarro isolato, carico di autieri, mentre accorreva in aiuto di un apparecchio abbattuto, veniva mitragliato da un aereo inglese: 6 morti!

Dopo l'esito favorevole dell'offensiva di fine 1941, l'Autoreparto tornava sulla via Balbia. Retrocedendo lungo la rotabile, continuava ad inviare quotidianamente verso l'interno i rifornimenti che attingeva dai depositi incontrati lungo il cammino. L'assillo maggiore dei comandanti di colonna era ogni volta quello di rintracciare la Divisione che combatteva di giorno e si spostava di notte.

Il 16 dicembre, alcuni autocarri carichi di munizioni non riuscirono a trovare la «Trieste» e, nel girovagare alla sua ricerca, vennero attaccati da aerei: quasi tutti andarono distrutti, con molti morti, compresi alcuni soldati sbandati che avevano trovato posto sugli automezzi. Agli occhi del comandante, accorso poco più tardi sul posto, apparve un raccapricciante cimitero, cosparso di cadaveri e rottami fumanti.

Giunto a Bengasi, il reparto ebbe la sgradita sorpresa di non trovare gasolio in tutta la zona, sì che i mezzi ad iniezione dovettero andare con una miscela di benzina e olio, con quale giovamento per i motori lo si può immaginare.

Dopo soli quattro mesi, l'80° contava già 52 uomini perduti tra morti, feriti e dispersi.

Tra maggio e giugno del 1942 vi furono le battaglie di Bir Hacheim e Tobruk, nel corso delle quali l'Autoreparto seguì la Divisione sempre da molto vicino. Perdite rilevanti, in uomini e mezzi, si ebbero soprattutto nell'attraversamento di campi minati.

Si giunse così alla Battaglia di El Alamein, caratterizzata da speranze e delusioni in rapida alternanza, fino all'ordine finale di ritirata. Questa venne effettuata con mezzi assai logori dopo 14 mesi di servizio: in pratica, ogni mezzo marciante ne trainava uno inefficiente.

La strada era ingombra da una fila interminabile di mezzi italiani e tedeschi, lunga centinaia di chilometri; e su

Il Duce in visita al Comando della Divisione «Bologna» a Bardia, il 15 agosto 1942 (foto G. Forbicini).

questa fila battevano, implacabili, i mitragliamenti aerei, specie nei tratti critici, come Sollum e il Ciglione di Derna.

Dopo la ritirata, l'80° venne tolto alla «Trieste» e, con altri 4 reparti (98°, 99°, 183°, 184°), costituì il III Autogruppo di Manovra, del quale lo stesso Sallustio prese il comando, alle dipendenze del 21° C.A.

Nei mesi successivi e fino alla resa (13 maggio), l'Autogruppo trasportò le unità combattenti dalla linea di El Alghеila a quelle successive di Buerat-es-Hann, Homs, Mareth, Gabes, Enfidaville.

Per la scarsità di mezzi, spesso gli autieri dovettero percorrere due e anche tre volte lo stesso tragitto per trasportare una intera unità.

In questo periodo di lavoro sfibrante, i conduttori andavano e venivano senza sosta, mangiavano un pezzo di pane continuando a guidare, letteralmente abbruttiti dalla fatica.

L'ordine di resa colse il reparto ad Ain Batria, a 55 km da Tunisi, il 12 maggio. Il 13 erano tutti prigionieri degli Inglesi.

Nella stessa Divisione «Trieste» (e perciò pienamente inserito nell'attività dell'80°) ritroviamo una vecchia conoscenza, quel tenente Alfidi che ci aveva fornito testimonianze sull'occupazione dell'interno della Libia (vds. vol. I, cap. 5). Ora lo incontriamo, capitano, con l'incarico di Ufficiale Tecnico Automobilistico presso il Comando della Divisione. Le vicende che egli riferisce si integrano con il racconto di Sallustio, arricchendolo di episodi. Ne catturiamo un paio.

25 novembre 1941. La Divisione, schierata a Bur Scenaf, cominciava ad accusare una crisi di munizioni. Una colonna di 15 autocarri dell'80° era già in marcia ma, al calar della notte, non poté più proseguire per l'intensa attività aerea.

Al mattino, cessati gli attacchi, la colonna ripartì, ma c'erano 10 terribili chilometri della «Pista dell'Asse», battutissimi dall'artiglieria inglese.

Il Duce, terminata la visita alla Divisione «Bologna», si avvia verso l'aereo (foto G. Forbicini).

CAPITOLO 4

Il capitano Alfidi, comandante della colonna, decideva di azzardare ugualmente il passaggio, con i mezzi distanziati 500 metri l'uno dall'altro. Tutti furono presi di mira e molti vennero colpiti da schegge, ma tutti passarono. All'arrivo, un caloroso e spontaneo «Bravi!» prorompeva dalle labbra del Capo di Stato Maggiore della Divisione.

21 gennaio 1942. Alle 3 di notte, una colonna di 15 autocarri e 2 autocisterne partiva per la casa cantoniera del km 18 da Agedabia, dove sarebbe passata al mattino la «Trieste» che avrebbe dovuto essere rifornita di carburante. L'incontro con alcuni campi minati costringeva a un ritardo la Divisione che mancava l'appuntamento.

Con l'arrivo del giorno la colonna, ferma in attesa, veniva presa di mira da 8 batterie inglesi. Il capitano Alfidi impartiva allora l'ordine di diradare il più possibile i mezzi, affinché non si coinvolgessero l'uno nell'eventuale incendio di un altro.

Una pesantissima cisterna, immobilizzata con il motore già colpito, venne spinta a braccia da alcuni temerari volenterosi fino a 500 metri di distanza, al parziale riparo di una gobba del terreno.

Solo dopo un'ora e mezza di tiro al bersaglio, l'arrivo di alcuni reparti tedeschi metteva a tacere le batterie. Poco dopo, passava anche la «Trieste» che, rifornita, poteva proseguire nell'inseguimento del nemico.

L'effimera e drammatica vicenda del *76° Autoreparto Pesante* ci viene raccontata da una relazione del reatino dottor Vincenzo Di Fazio, all'epoca sottotenente comandante di una sezione dello stesso reparto.

Esso, al comando del capitano Giacomo Ricci, partito per l'Africa Settentrionale il 27 luglio del 1940, raggiunse Bengasi il 1° agosto successivo. Insieme al gemello 75°, venne assegnato al Raggruppamento Maletti, ancora in fase di costituzione. Del Raggruppamento esso divise l'intera vicenda, fin dall'avanzata su Sidi El Barrani iniziata l'8 settembre da Bivio Martuba.

L'Autoreparto andò soggetto fin dall'inizio a una forte frammentazione e le varie sezioni (o anche singoli brani di esse) vennero ripartite tra il Raggruppamento Maletti e il 1° e il 5° Battaglione Libico.

La dislocazione delle singole sezioni subì svariate modifiche già durante l'avanzata.

Il 9 dicembre, mentre il Raggruppamento era impegnato nella difesa di Alan El Nibewa, il 76° si trovava con le sezioni 395ª e 398ª a Bardia; la 397ª era metà in autocolonna a Buq-Buq, metà in sede, al comando dello stesso Di Fazio; la 396ª era parte in sede, parte distribuita presso tre diverse unità carri e artiglieria; analoga disseminazione caratterizzava la 394ª.

Quel 9 settembre, il sottotenente Di Fazio era l'unico ufficiale presente in sede, essendo tutti gli altri in giro per la Libia.

Proprio il giorno prima il 76°, fino ad allora reparto autonomo, era stato unito al 75° per costituire l'Autogruppo Maletti, agli ordini del maggiore Leopoldo Ferrante.

Primo ed unico ordine impartito dal comandante fu quello di approntare gli automezzi presenti a Sidi El Barrani per raggiungere, l'indomani, la sede dell'Autogruppo a Bardia.

Al mattino del 9, tutto era pronto per la partenza, quando gli Inglesi sferrarono un attacco in forze, e già le prime salve di artiglieria centrarono il raggruppamento.

Il sottotenente Di Fazio ordinò a tutti i suoi autieri di sistemarsi ognuno, armato di moschetto, nell'elemento di trincea scavato a fianco di ciascuno degli automezzi, i quali erano debitamente distanziati l'uno dall'altro.

La battaglia continuava con intensità sempre crescente ma, nonostante l'eroica resistenza di tutto il complesso Maletti, a causa della superiorità dei mezzi corazzati e di fuoco nemici, la linea difensiva venne sfondata e i primi carri inglesi entrarono fra le postazioni italiane. Lo stesso generale Maletti, per non cadere vivo nelle mani del nemico, si portò personalmente ad azionare una mitragliatrice e lì, con l'arma in pugno, ricevette quella morte che egli aveva coscientemente accettato.

Ovunque fischiavano proiettili di ogni calibro.

Dalle improvvisate trincee gli autieri spararono i loro inutili proiettili contro le corazze dei carri.

Vista vana ogni difesa e privo di mezzi di comunicazione col Comando superiore, il sottotenente Di Fazio ordinò la distruzione di tutti i documenti posti sul carro comando, bruciandoli con lo stesso automezzo. Si stava poi avviando a replicare ai suoi autieri l'ordine di distruggere anche gli altri mezzi quando, con una raffica di mitragliatrice, un inglese seduto sul portello di un carro gli intimò la resa.

Dopo aver caricato, aiutato da alcuni suoi autieri, il maggiore Campanile, ridotto in gravi condizioni, su un autocarro adibito al trasporto di feriti, l'ufficiale raggiunse il luogo di concentramento, dove si trovavano già i due terzi del raggruppamento, pronti per avviarsi a un lungo periodo di prigionia.

Organi di Rifornimento

All'attività di rifornimento, nell'arco della campagna in A.S., furono preposti 4 Parchi Automobilistici. Abbiamo già fatto cenno al 20° e 21°. Ora, avvalendoci di alcune relazioni compilate dai Direttori in epoca molto vicina agli eventi, sintetizziamo l'attività e le vicissitudini degli altri due.

La biografia del 2° *Parco Automobilistico* può essere ricostruita grazie a una dettagliata memoria dell'allora capitano Armando Gicca, direttore del Laboratorio dello stesso Parco.

Nato per trasformazione del 2° Centro Automobilistico, aveva come direttore l'ormai onnipresente colonnello Tullio Nicolardi.

Dopo aver operato nella breve campagna contro la Francia nel giugno del '40, il reparto venne stanziato a Ceva, in attesa di impiego.

Mentre il colonnello Nicolardi partiva per l'Africa ad assumere il Comando del 12° Autoraggruppamento, il Parco veniva affidato, in pochi mesi, a tre diversi direttori interinali fino a che, in dicembre, riceveva l'ordine di trasferirsi a Napoli.

Ancora tre mesi di sosta e solo il 5 aprile il suo materiale (3 mila casse di ricambi e materiali vari, più 80 automezzi) prendeva la rotta verso l'Africa sul piroscafo «Veniero».

Il personale restava invece ancora a terra, in attesa di imbarco, ad eccezione di una trentina di autieri già inviati venti giorni prima. Lo sbarco a Tripoli avvenne l'11 aprile. In alto, nel cielo, un ricognitore inglese, inseguito da vani colpi della contraerea, si dileguava all'orizzonte.

Quattro giorni dopo, mentre il Parco si stava sistemando al km 28 a est di Tripoli, un bombardamento inglese mandava sul fondale del porto 400 casse di materiali.

Il trasporto del materiale dal porto all'accantonamento venne effettuato con gli stessi automezzi che con esso venivano sbarcati.

Verso la fine del mese, benché sempre privo del personale, ancora quasi tutto in Italia, il 2° Parco ricevette l'ordine dall'Intendenza di trasferirsi a Bengasi. Con autieri che si cimentavano per la prima volta sul mezzo in consegna e nonostante gli insabbiamenti, i guasti ai motori, le uscite di pista, in 4 giorni la colonna riusciva a coprire i 1200 km che separano le due città.

Una nota commovente: a Bengasi, il capitano Gicca riceveva il compiacimento del tenente colonnello Amione, capo del Servizio Tecnico Automobilistico. Sarebbe stato l'ultimo giorno di vita, per l'ufficiale: il giorno dopo infatti Amione perdeva la vita mentre stava per partire in idrovolante, coinvolto nell'esplosione della nave «Birmania».

Nel frattempo sbarcava a Tripoli, con lo stesso convoglio di cui faceva parte lo sfortunato «Conte Rosso», il resto del personale del Parco, che raggiungeva la colonna del capitano Gicca a Bengasi.

Dopo aver invano cercato un accasermamento a Derna, lo si trovò al Villaggio Berta, dentro alcune case semidistrutte e caverne, utilizzate in passato come abitazioni dagli Arabi. Il laboratorio fu sistemato sgomberando dal letame alcune capienti stalle. Costruite alcune baracche con materiale di risulta e sistemate le condutture di acqua sorgiva, dopo una settimana il Parco prendeva a funzionare.

Tra tutti i parchi presenti in Libia, il 2° era il più avanzato e il personale dovette lavorare sotto temperature che toccavano gli 80°C al sole (sic!) e i 42°C all'ombra. Nonostante l'impegno costante di tutti, non si riusciva tuttavia a tener dietro alle necessità dei reparti, sia per il ridotto numero di operai, sia per la cronica mancanza di ricambi.

Ricevuti, dopo pressanti richieste, gli uni e gli altri, il Parco rimise in efficienza, tra agosto e ottobre del '41, tutti i 1200 automezzi della Divisione «Ariete». A novembre la Divisione tornava al fronte, ad affrontare la Battaglia della Marmarica.

Alcuni giorni di nubifragi determinarono la formazione di violenti «uadi» che ostacolarono, dove non la bloccarono del tutto, la circolazione degli automezzi. Per 4 giorni tutto il Parco rimase sott'acqua, spazzato dalla corrente vorticosa nella quale trovò la morte un autiere che aveva azzardato il passaggio a guado.

In occasione di violenti temporali, le sabbie si trasformavano in fango vischiosissimo; visibili nelle immagini le conseguenze per gli automezzi (foto Museo Storico).

Col ripiegamento di dicembre, il Parco tornava in Tripolitania, conducendo con sé tutto il proprio materiale, e trovava sistemazione presso alcune case coloniche al Villaggio Gioda, dove rimase fino a marzo.

Con l'avanzata della primavera del '42, si tornò in Cirenaica, al Villaggio Maddalena. Era perciò un ritorno alla posizione iniziale: il 2° era di nuovo il Parco più avanzato e non riusciva a tener dietro alle necessità dei reparti per le solite deficienze che vennero fatte presenti dal nuovo direttore, colonnello Vaccaneo, allo stesso Mussolini, venuto in visita nel mese di luglio. Fu lo stesso Capo del Governo a ordinare che venisse messo a disposizione del Parco un aereo per i rifornimenti urgenti che venivano prelevati direttamente presso l'O.A.R.E. di Bologna.

Con la sconfitta di El Alamein, il 2° Parco tornò al Villaggio Gioda e, a causa dell'incalzare del nemico, al km 28. Non bastava: ai primi di gennaio giungeva l'ordine di indietreggiare varcando i confini della Tunisia. Il ripiegamento non fu incruento e vi furono dei morti per bombardamenti e mitragliamenti aerei.

Ai primi di febbraio, mentre era a Mahares, il Parco venne disciolto: personale e materiali passarono parte al 5° e parte al 21°, seguendo le sorti di questi ultimi.

Il 5° *Parco Automobilistico*, comandato dal colonnello Silvio Sidona, era stato fondato a Verona, mobilitato dal 4° Centro Automobilistico. Aveva già effettuato servizio di carburanti in Istria e partecipato alla campagna dei Balcani in Jugoslavia con la 2ª Armata, quando, il 17 maggio del 1941, ricevette l'or-

Un posto rifornimento carburanti lungo gli itinerari di transito degli automezzi (foto SME - Ufficio Storico).

dine di partenza per l'Africa Settentrionale. I suoi quadri provenivano per la quasi totalità dal complemento.

Trasferito tutto il reparto a Napoli, il 23 agosto ebbero inizio le partenze con il piroscafo «Ernesto», limitate al solo materiale. Il personale invece, trasferito a Taranto, dava inizio alle partenze il 16 settembre sulla motonave «Oceania».

Il 18, alle 4 del mattino, la nave veniva attaccata e affondata da sottomarini. Verso sera i naufraghi, recuperati dal cacciatorpediniere di scorta, sbarcavano a Tripoli. Mancavano all'appello 5 ufficiali e 10 sottufficiali.

Con successive partenze, scaglionate da Napoli, tutto il Parco raggiungeva il suolo africano, sistemandosi al km 28 da Tripoli e distaccando elementi in Marmarica e in Cirenaica. A Tripoli venne costituita un'officina composta da 300 elementi e dotata di ottimo macchinario.

20 giorni dopo lo sbarco, il 5° Parco allestì una grossa autocolonna con personale e materiali formanti organicamente il reparto carburanti e lubrificanti. La colonna si diresse verso la frontiera cirenaica e a Buerat subì le prime perdite per un attacco aereo: 1 autiere morto, 4 feriti, 5 autocarri colpiti.

Il 10 ottobre il reparto giunse a Derna, dove costituì diversi depositi di carburanti e lubrificanti.

Nella prima decade di novembre il Parco si trasferì a Betta Littorio perdendo, nel trasferimento, 2 autieri.

Nell'effettuare la colonna di ripiegamento del fronte su Agedabia, nella seconda decade di dicembre, il Parco venne sottoposto a mitragliamenti nel corso dei quali un altro autiere perse la vita.

Va da sé che, pur operando il ripiegamento, il Parco venne costantemente tenuto sotto pressione dalle richieste degli automezzi in ritirata. Ciò poteva avvenire prendendo possesso dei depositi arretrati, mentre quelli più avanzati venivano abbandonati per il sopraggiungere del nemico. Toni drammatici assunse il ripiegamento nella zona tra Derna e Barce, quando l'unità fu costretta a lesinare ai mezzi il poco carburante disponibile per lasciarlo a quelli che ancora reggevano l'assalto.

Il 2 gennaio del '42, l'intero distaccamento di Bardia cadde prigioniero nelle mani degli Inglesi. 5 giorni dopo, il distaccamento di Sirte comunicava la morte di altri due autieri.

Nel corso dell'offensiva che si sarebbe conclusa ad El Alamein, il 5° Parco venne inviato a Tobruk e subì la perdita di altri 4 uomini: 2 a Tobruk, 1 a El Alamein e 1 deceduto, a seguito di ferite, su una nave ospedale.

Particolarmente drammatico l'attacco inglese al porto di Tobruk il 2 novembre del '42. Quel giorno il personale del parco era presente sulla banchina per effettuare lo scarico della motonave «Brioni», in arrivo dall'Italia carica di carburante e munizionamento per l'artiglieria.

Mentre la nave attraccava, alcuni bombardieri inglesi, da altissima quota, sganciarono numerose bombe di piccolo calibro. Alcune caddero sulla nave, altre sulla folla ammassata sulla banchina. Già queste ultime avevano dilaniato e spazzato in mare gran parte del personale quando la nave, con un enor-

CAPITOLO 4

me boato, saltava in aria, aumentando considerevolmente l'entità del disastro. Tra i morti si contarono anche 1 sottufficiale e 3 autieri del Parco.

Effettuato il successivo ripiegamento, il 5° Parco si ritrovò al punto di partenza: il km 28. Una sosta breve, in quanto in dicembre esso dovette retrocedere ancora, come tutto il resto delle forze italiane, in Tunisia, costituendo distaccamenti in varie località. In febbraio, assorbito il 2° Parco, il 5° rimase l'unico ente del suo genere presente in A.S..

Tra l'11 e il 12 maggio del 1943, il Parco vedeva la fine della sua attività, in quanto veniva catturato tra La Loverie e Capo Bon. I suoi componenti vennero distribuiti tra i vari campi di concentramento per prigionieri di guerra dell'Algeria e del Marocco e trasferiti successivamente in quelli, più lontani, dell'Inghilterra e degli Stati Uniti.

ASCOLTANDO CHI C'ERA

La storia, quella dei libri, parla solo per grandi numeri e ci mostra gli ingenti costi di un conflitto, i grandi disegni politici, la genialità dei condottieri. Sfuggono ad essa le vicende minute di milioni di uomini, anche se drammatiche, avventurose, forse incredibili come quella di Gaudenzio (Renzo per gli amici) De Minicis, nato il 4 giugno 1920 a Piane di Falerone, e tuttora ivi residente. Un romanzo da condensare in poche pagine. Proviamoci.

«C'era già odore di guerra, quel 2 febbraio del '40 – comincia il De Minicis – *quando indossai la divisa direttamente a Bengasi, in Libia, con le mostrine del 21° Centro Autieri, di cui era comandante il colonnello Federico Buonincontro.*

Ero già camionista da civile, perciò non solo mi venne concessa la patente militare, ma mi venne anche conferito l'incarico di istruire i nuovi conduttori. Come autisti, svolgevamo attività presidiaria, per qualsiasi necessità di trasporto, con i nostri Lancia RO, SPA 38 e Fiat 626.

«Siate prudenti – ci raccomandava il comandante – specie con gli Arabi! Non viaggiate mai isolati!».

Non erano rari, infatti, gli assalti alle autocolonne ad opera di povera gente disperata, spinta dalla fame. Per assalirci, si stendevano in mezzo alla strada o ci si facevano incontro con bastoni. Finiva sempre allo stesso modo: si dava loro un po' di viveri e si proseguiva. Non avevano gran paura di noi; ne avevano invece dei loro connazionali del Corpo Libico, alloggiati in una caserma adiacente alla nostra.

L'11 giugno (eravamo allora di stanza a El Feteya, un'altura sopra Bardia) il maggiore Capponi, radunato il reparto, annunciò:

«Ragazzi, si è aperta la caccia!» curioso eufemismo per indicare che la guerra agli Inglesi era stata dichiarata.

Giusto il giorno dopo, ci venne comandato di trasportare dei fusti di carburante a Porto Bardia. Alle 9 del 13 eravamo già sul posto: non c'era nessuno per effettuare lo scarico, né alcuno che ci indicasse dove depositarli. Portammo allora gli automezzi su per una piccola china, aprimmo le sponde posteriori e tirammo giù i fusti a rotoloni, lasciandoli lì.

«Qualcuno – pensammo– verrà a prenderseli!».

Attorno a noi, affaccendati nelle loro operazioni, c'erano anche gli Inglesi. I nostri mezzi si incrociavano e si frammischiavano ai loro e la cosa, diciamolo pure, ci appariva anche un po' imbarazzante: sapevamo di essere in guerra, ma era forse il caso di cominciare a spararsi addosso? Perciò ognuno continuava a badare alle proprie faccende, ignorando la presenza dell'altro.

Continuammo a disimpegnare i più svariati servizi, con rifornimenti di viveri, munizioni, equipaggiamenti, e trasporti di personale. Uno degli ultimi viaggi, nel gennaio del '41, lo effettuai a ridosso di Sidi El Barrani. Certo che, se dopo la conquista di questa località, i nostri comandanti avessero insistito nell'offensiva, le cose sarebbero andate forse diversamente. Era convinzione diffusa tra i nostri ufficiali che presto saremmo giunti ad Alessandria. Gli Inglesi, infatti, inizialmente non erano eccessivamente forti; ma il Comando italiano non se ne rese conto e concesse loro quei tre o quattro mesi di tempo, per noi fatali, per riorganizzarsi.

Era in allestimento una nuova colonna su Sidi El Barrani, quando una violenta mastoidite mi provocò un voluminoso gonfiore dietro l'orecchio destro. Venni ricoverato all'ospedale da campo di Derna. Espressi il desiderio di essere inviato ad operarmi a casa ma il dottor Iemmi fu categorico: «Se ti mando a casa e tu muori là, o durante il viaggio, io ne sarò ritenuto responsabile; se muori invece qui, sarà tutto regolare».

Non che io vedessi una gran differenza tra le due prospettive, comunque... Venni operato e per quindici giorni me ne dovetti restare immobile, coricato e reclinato sul-

la guancia sinistra. In questo frangente, venne a farci visita Donna Rachele Mussolini ed io, che avevo tentato di voltarmi per guardarla in viso, mi beccai gli aspri rimbrotti di una suora. Quando però qualche giorno dopo, sotto un bombardamento inglese, cominciai a vedere e sentire i calcinacci che cadevano dal soffitto sulle coperte, me ne infischiai degli stessi rimbrotti, e mi infilai sparato sotto il letto.

Alla degenza, fecero seguito tre mesi di convalescenza e quindi un nuovo giudizio di idoneità.

Eccomi al 9° Centro Automobilistico di Bari. Si parlava di un nuovo imbarco: chi diceva per l'Africa, chi per l'Albania, chi per la Grecia...

Una voce, dall'altoparlante, mi convocò in fureria: ancora l'Africa era la mia destinazione. La sera del 23 maggio 1941 ero a bordo della nave «Il Conte Rosso». C'erano 4000 militari a bordo, più l'equipaggio, più un certo numero di operai della ditta Vaselli.

Erano circa le 19 del 24 ed eravamo a 80 miglia al largo di Siracusa, quando un certo Cerbai, notandomi con i salvagente attorno alle spalle: «Ma togliti quei salvagente – mi redarguì – che oltretutto portano anche iella!».

Mi portai verso la piattaforma dove incrociai il mio amico Ciaculli, di Bari, il quale, sapendo che non sapevo nuotare: «Non preoccuparti – mi rassicurò – ché se andiamo a fondo ti salvo io»!

Erano le 19 e 45. Improvviso, un boato, simile allo scoppio di una mina; la nave venne squassata, come colpita da un pugno gigantesco: un siluro inglese ci aveva centrato. Gli ufficiali di bordo diedero l'allarme. Concitatamente, ognuno si portò verso il proprio posto di radunata: il mio era il 110.

Erano trascorsi pochi minuti ed ecco una seconda esplosione, stavolta a pochi passi da me. Vidi aprirsi uno squarcio di 4 o 5 metri di ampiezza dal quale il mare entrava a fiotti.

La mia fortuna fu il fatto di trovarmi vicino alla scaletta. In un secondo, sfilai il portafoglio dalla tasca posteriore dei pantaloni e lo infilai in quella interna del giubbotto, tirai su la cerniera, e via su per la scaletta. Tentai di portarmi verso la scialuppa ma, nel parossismo del momento, in un paio di capriole mi ritrovai in acqua. Mi aggrappai ai pantaloni di qualcuno che reagì scalciando e urlando: «Lasciami, che annego! Lasciami, che annego!».

Non so quanti litri di acqua salata avessi ingurgitato; impiegai poco tempo, tuttavia, a inquadrare la situazione: se mi agitavo, andavo giù e bevevo; se restavo immobile, i sugheri salvagente mi tenevano a galla.

Per qualche minuto, fu un parapiglia indescrivibile; ci ritrovammo, in sette, aggrappati a un rottame della nave.

L'agonia del Conte Rosso durò solo sette minuti: la prua cominciò ad affondare, mentre la poppa si impennava, alta trenta metri, sopra le onde, con gli ultimi sventurati aggrappati alla parte emergente; poi, in un attimo, si inabissò mentre, nella notte già calata, si levava l'ultimo grido: «Viva l'Italia! Viva Mussolini!».

Sul mare tornava il silenzio, rotto soltanto, per tutta la notte, dalle nostre grida

Rifornimento di viveri (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 4

di aiuto quando qualche nave passava a vista: nessuno si fermò.

Aggrappato al relitto mi resi anche conto di come fosse difficile morire. Ogni volta che, muovendomi, affondavo, il primo momento di incoscienza, con la conseguente immobilità, mi riportava su. E poi, non mi importava assolutamente nulla di morire; non che fossi rassegnato, o incoscientemente coraggioso: semplicemente, la cosa mi lasciava indifferente. Non fu così per tutti: qualcuno, per il terrore, sarebbe impazzito, e per sempre.

Poco prima delle sette, quando ormai l'ultimo filo di voce se n'era andato dal tanto gridare, fummo avvistati da un'aeroplano e, dopo un quarto d'ora, fummo raccolti dalla nave ospedale «Arno». Tutto il mio viso era diventato una maschera di sale incrostato...» (Qui abbandoniamo il racconto del De Minicis. Lo ritroveremo più avanti, in altra parte del mondo... ma non anticipiamo gli eventi).

Il racconto che seguirà si aggancia perfettamente a quello ora ascoltato. Leggendo la storia del 1° Autoraggruppamento, si vedrà che il giorno successivo alla partenza del «Conte Rosso», avveniva quella del «Foscarini». Il conte Bartolomeo GUARNIERI, della Sezione A.N.A.I. di Genova, era proprio l'ufficiale che comandava la scorta e ci racconta i particolari della vicenda.

«Un viaggio interminabile ci aveva condotto dal Piemonte e dalla Liguria fino a Napoli dove, dopo una troppo lunga permanenza, arrivò finalmente il momento dell'imbarco che poneva fine all'incertezza e all'inattività, forse più difficili da sopportare che non i rischi e la paura dell'azione.

Nel porto gremito all'inverosimile la grande nave, il «Conte Rosso», sovrastava con la sua mole quel brulichio di uomini in febbrile movimento che saliva, accalcandosi lungo gli scalandroni.

Il nostro gruppetto di ufficiali riuscì ad infiltrarsi nel terzo ponte, sistemandosi alla meglio, inciampando nei bagagli e prendendo numerose «zuccate», ma tutto in allegria.

Venne la notte e su noi scese un sonno profondo, tirato fino al mattino, non interrotto da sirene o dal fragore di incursioni.

Poco dopo l'alba il mio attendente entrò cautamente in cabina e mi destò, scrollandomi con discrezione finché, dopo aver realizzato dove mi trovavo e perché, riuscii a capire che il nostro capitano mi voleva a terra con armi e bagagli.

Ero letteralmente furibondo all'idea di dover lasciare gli amici dopo ben più di un anno di comune attività, durante la quale si era instaurato un clima veramente fraterno.

Sceso a terra, entrai a passo di carica nell'ufficio del comandante, deciso a far valere le mie ragioni e sperando in un ripensamento del superiore. Niente da fare: l'ordine veniva dall'alto e doveva essere eseguito.

Ebbi appena il tempo di tornare a bordo per un frettoloso saluto agli amici, con la reciproca promessa di ricompattare il gruppetto, pochi giorni dopo, a Tripoli.

Salii a malincuore sul «Foscarini» il cui ufficiale di scorta al carico si era gravemente ammalato (era questo, il motivo del mio improvviso trasferimento).

La nave era carica di tutti gli automezzi del nostro 30° Autoreparto Pesante di corpo d'armata; trovai infatti a bordo alcuni miei autieri, cui si aggiunse il mio attendente.

Trascorse una seconda notte all'attracco, durante la quale il «Conte Rosso» aveva salpato le ancore; al mattino si notava infatti il grande vuoto da esso lasciato sulla banchina ora deserta.

Noi salpammo all'imbrunire dello stesso giorno con un convoglio che comprendeva altre quattro navi, cariche di munizioni e di automezzi di altri reparti.

Per tutta la notte e il giorno dopo, la navigazione fu tranquilla, senza allarmi dal cielo o dal mare, e questo ci consentì di mettere un po' d'ordine nelle nostre idee.

Passeggiando sul ponte, vedevo il mitragliere di bordo vicino alla sua arma, sempre all'erta e pronto alla difesa, mentre un cacciatorpediniere di scorta compiva rapide evoluzioni ai lati del convoglio, infondendo in tutti noi un senso di tranquilla sicurezza.

Il finimondo scoppiò all'alba del secondo giorno, con il secco crepitio della mitragliera, seguito da due tremendi boati che squassarono tutta la nave, colpita in sala macchine e nelle stive, facendola vibrare.

Mi precipitai in coperta e provai un immediato sollievo nel constatare che i miei sette ragazzi erano incolumi o quasi, tra il fumo degli incendi divampanti per tutta la nave.

Le scialuppe di bordo erano andate distrutte dalle esplosioni, non ci rimaneva pertanto che lanciarci in acqua; ma proprio in quel momento ci raggiunse, a tutta velocità, il cacciatorpediniere di scorta, accostando a dritta.

Il mare era «lungo», e ogni volta che la prua del «Da Noli» (altra nave del convoglio) si alzava, qualcuno – aggrappato alle corde che penzolavano – si lasciava andare fra le braccia levate dei marinai, qual-

che volta rotolando insieme ad essi lungo la coperta.

Il ferito più grave era il mitragliere che aveva colpito e abbattuto uno dei due caccia bombardieri che ci avevano attaccato, ma che aveva pagato a caro prezzo la sua impresa: una sventagliata dell'aereo lo aveva colpito in pieno.

Recuperati e imbarcati i naufraghi tutti, una breve ricognizione ci permise di individuare il relitto dell'aereo precipitato e quindi di recuperare fortunosamente l'unico superstite del suo equipaggio.

Il «Foscarini», incendiato e privo di comandi, non affondò, ma andò alla deriva e noi lo seguimmo finché da Tripoli non arrivò un rimorchiatore d'alto mare per il traino dello scafo ancora avvolto dal fumo.

Verso sera sbarcammo a Tripoli, nel porto stipato di navi, bettoline e relitti.

Trascorsa la notte in una misera locanda indigena, laceri e affamati, al mattino ci ponemmo alla ricerca del nostro reparto, senza la minima idea di dove si trovasse.

Vedendo lo stato delle divise e i nostri bendaggi, un giovane tenente di artiglieria capì al volo quale fosse il nostro problema più impellente e ci trascinò in un bar, nonostante le nostre deboli proteste; paste, biscotti e cappuccini sparirono in un batter d'occhio.

Dopo averlo doverosamente ringraziato, ci dividemmo, con l'intenzione di cercare ognuno verso una diversa direzione.

Dopo aver cercato inutilmente, stavo raggiungendo il punto concordato per ritrovarci, quando un autocarro che mi veniva incontro frenò di colpo e da esso scesero alcuni uomini correndo verso di me.

Erano proprio i ragazzi del mio reparto. Frastornato dagli abbracci e dalle grida altissime che ripetevano il mio nome, non riuscivo a capire il perché di tanto entusiasmo da parte loro, dato che certamente non potevano ancora essere stati informati della nostra disavventura sul «Foscarini».

Mi fu tutto chiaro solo quando, a mia volta, venni messo al corrente della misera fine del «Conte Rosso» sul quale i miei uomini mi sapevano imbarcato. Vedendomi, essi avevano ritenuto che io fossi tra i superstiti di quella tragedia. Ero invece scampato, è vero, per circostanze fortuite, da quel grande naufragio, ma solo per viverne un'altro appena meno tragico.

Con un velo davanti agli occhi, mentre mi parlavano di quella sciagura, mi parve proprio di vedere la grande nave che sussultava all'impatto con i siluri e che si inabissava rapidamente, trascinando con sé, insieme a migliaia di altri, tutti i compagni che non volevo lasciare e che ritenevo già sbarcati in Africa prima di me.

Salii sull'autocarro, ma la mia mente era lontana, sul mare, alla ricerca di qualcosa di indefinito, di una ragione per la quale il destino divide bruscamente delle lunghe amicizie e alcune le annienta, lasciando le altre a piangere.

Mentre noi ci agitavamo in mezzo alle fiamme, i miei compagni erano già un passato, un ricordo nascosto in fondo al mare, un dolore lacerante per tanti parenti e amici. Un passato, un ricordo che il tempo non ha mai cancellato e non cancellerà mai».

Ferruccio TURA, dopo averci fatto da guida attraverso le vicende della guerra civile spagnola (vds. vol. I), ci accompagna anche in Africa, mettendoci a conoscenza di un episodio del quale egli è stato diretto protagonista quale ufficiale automobilista; un avvenimento che poco serve a ricostruire i grandi fatti della campagna in A.S., ma ci aiuta a respirare la stessa atmosfera nella quale allora vivevano gli uomini dalle mostrine nerazzurre.

«Si trattava di una colonna di rifornimenti di ogni genere da portare nella zona di El Adem, una specie di cucuzzolo spianato dal vento, intersecato da letti di uadi secchi da decenni, e che era come un balcone sulla piana prospiciente Tobruk. Si dovevano predisporre scorte per alimentare l'imminente offensiva contro la piazzaforte dove trentamila sudafricani armatissimi, aiutati anche dalla Marina da guerra inglese, resistevano da mesi ed imponevano una notevole deviazione ai nostri itinerari, se non volevamo cadere sotto il tiro delle loro artiglierie.

Dal luogo dove eravamo sistemati erano oltre 300 chilometri e non potevamo partire che a pomeriggio avanzato.

Appena i dodici autocarri furono pronti, radunai gli autisti, tutte vecchie pellacce, per metterci bene d'accordo sul come comportarci, tenendo sempre presente l'incombente minaccia dei mitragliamenti della RAF. Tutto quanto ci era stato insegnato nei vari corsi d'istruzione o nei vari regolamenti non aveva più, per noi, alcun valore.

Velocità di marcia, distanze di sicurezza, recupero automezzi guasti, ecc. erano ormai parole senza senso; d'altra parte nessuno ci prescriveva nulla e se un superiore avesse avuto questa fregola sarebbe stato ubbidito fino alla prima svolta. Eravamo noi che facevamo quell'indispensabile lavoro quasi quotidianamente e solamente noi sapevamo come comportarci per ridurre al minimo possibile i danni della RAF di giorno e del Long Range Desert Group di notte.

CAPITOLO 4

Avevamo di fronte gente che era in Africa già da quando noi non eravamo ancora una Nazione unita e conoscevamo questo continente solamente attraverso le carte geografiche o i libri di avventure: gente dura, allenata, organizzata logisticamente con molti depositi di viveri e carburanti sparsi in determinati punti del deserto ed attrezzata con mezzi bellici e meccanici costruiti appositamente per un determinato tipo di guerra in un determinato ambiente.

Partivano con le loro magnifiche camionette di fabbricazione americana e con lunghissimi giri nel profondo sud del deserto, regolandosi con bussola e sestante, piombavano sulla litoranea, sparavano su tutto ciò che incontravano poi, rapidamente come erano apparsi, sparivano lasciandosi dietro solo cadaveri e carcasse fumanti.

Sirte, 29 novembre 1942: camion inglese catturato (foto G. Forbicini).

In reparto avevamo parlato spessissimo di questo pericolo e avevamo pensato che forse se avessimo parcheggiato gli automezzi in una certa maniera ed accampato gli uomini in distanza in modo da non essere coinvolti al primo attacco e poter reagire con tutto ciò che avevamo (cioè moschetti, bombe a mano ed un fucilone Oerlikon calibro 13 che scortava sempre le colonne) forse qualche risultato si sarebbe potuto ottenere. Di notte, sentirsi sparare alle spalle non doveva piacere nemmeno a quelli del Long Range Desert Group.

Poiché tutti conoscevano la strada da percorrere come quella di casa propria, feci partire gli autocarri, due alla volta. Essi avrebbero marciato a tutta velocità e avrebbero fatto sosta per la notte in un luogo prestabilito, fuori strada. Si trattava di una zona dunosa dove era abbastanza facile mascherare i propri automezzi e che noi conoscevamo bene. Non avrebbero dovuto fermarsi per strada per nessuna ragione. Io sarei partito per ultimo e avrei provveduto al recupero eventuale di qualcuno bloccato da guasti; ma prevedevo già che non ve ne sarebbero stati, se non per cause belliche, perché nessuno avrebbe voluto fermarsi col rischio di passare la notte isolato. Tutti sapevano bene queste cose e, quando era necessario, i loro automezzi erano in perfetto ordine.

Dieci erano partiti; io partivo con gli ultimi due. La zona scelta per la notte era dopo Martuba, verso Ras El Tin. Erano circa 150 km e, dato che si doveva attraversare Derna e superare la scarpata di El Feteya dove erano sempre in atto lavori di riparazione, ci sarebbero volute almeno tre ore; saremmo arrivati quindi con luce sufficiente per sistemarci per la notte.

Attraversammo Derna. Come previsto, stavano lavorando sulla strada del ciglione, perciò salimmo la costa in colonna e a velocità ridottissima.

Sul rettifilo successivo cercammo di recuperare un poco del tempo perduto. Quelli che mi precedevano non si fecero pregare e marciarono certamente più veloci di me perché, al mio arrivo, avevano già sistemato gli automezzi per la notte, distanziati ed abbastanza occultati in mezzo alle dune. Sistemai gli uomini per la notte, predisposi il servizio di guardia e quant'altro mi sembrò necessario poi, finché ci fu luce, accendemmo i Primus e ci facemmo la solita spaghettata. La nostra fortuna era di poter passare ogni tanto da qualche magazzino della sussistenza, quindi di avere la possibilità di rifornirci, a pagamento, di viveri e di qualche fiasco di buon Chianti; non ci mancavano quindi spaghetti, olio, parmigiano, pomodori in scatola e qualche scatoletta di quelle speciali, di puro suino, come pure il caffè.

Ci sistemammo meglio che potemmo. Eravamo abbastanza lontani e defilati per ritenerci quasi al sicuro dalla RAF. Questo era per noi il massimo ottenibile. Dopo mangiato, accendemmo le sigarette. La notte era calma, il cielo era gremito di stelle luminosissime, talmente fitte che sembrava si toccassero. Eravamo fra di noi, non vedevo le facce dei miei autieri, né essi vedevano la mia, ma ci riconoscevamo alla voce. Ero coi miei uomini che si fidavano di me e mi stimavano, come io sapevo di poter contare in pieno su ognuno di loro. Eravamo assieme da mesi e mesi, avevamo diviso gli stessi pericoli, mangiato lo stesso vitto, sopportato gli stessi disagi, ci avvia-

vamo verso un prossimo scontro con un nemico durissimo in uno dei paesaggi più inospitali della terra, ma una grande calma era in ognuno. Eravamo a 2000 chilometri da casa, sentivamo che le nostre donne, i nostri figli, guardavano anche loro le stesse stelle e mormoravano le stesse preghiere. Erano sensazioni, sentimenti che si possono provare una volta in tutta una vita e che nessuno, che non fosse stato con noi avrebbe mai potuto capire.

Su tutto, un grande odore di pulito.

E poi tutti a dormire, perché l'indomani mattina alle prime luci si sarebbe partiti. Fumai l'ultima sigaretta sdraiato sulla sabbia. Lontanissime verso occidente, forse sopra Derna, si accesero stelle che non facevano parte del cielo che conoscevamo: era certamente la RAF che aveva iniziato il suo lavoro notturno.

L'incantesimo era finito. Rimasi ancora un poco in ascolto: non si udivano rumori di motori, quindi la RAF era molto lontana. Mi coprii col solito telo da tenda contro l'umidità della notte e mi addormentai.

Non so quanto avessi dormito, ma un rumore infernale ci svegliò tutti di soprassalto. Stavano bombardando nelle vicinanze, oltre una cortina di dune; vi erano bengala in aria e ne eravamo illuminati a giorno.

Restammo sdraiati ed immobili, non c'era altro da fare: con un bengala in cielo qualsiasi ombra che si muova diventa un bersaglio. Dopo una buona mezz'ora gli aerei, non erano più di due o tre, se ne andarono e l'ultimo bengala si spense. Nessun danno né ai mezzi né agli uomini. C'era un campo di atterraggio di fortuna vicinissimo e che non avevo visto, altrimenti non ci saremmo fermati qui.

Rapidamente al primo schiarire, un caffè e via di volata; appuntamento al bivio di Acroma, dove avremmo dovuto girare verso l'interno in direzione di El Adem.

Passata Ain El Gazala si udì sempre più distinto il rumore del fronte di Tobruk. I cannoni delle due parti non avrebbero mai cessato per mesi, giorno e notte, di far sentire la loro cupa voce.

Giungemmo nella zona di scarico, parte nella pianura e parte sul ciglione. Avevamo tutti fretta, molta fretta, perché eravamo convinti che il tempo non lavorasse per noi.

Al rientro al campo tutti rimasero stupiti per il fatto che la colonna avesse potuto passare indenne per oltre 600 chilometri, fra andata e ritorno, in una delle zone più "calde" del fronte africano.

Per quella volta, era andata bene!».

Alessandro FERRARI, 81 anni, di Bergamo, ha vissuto l'intera sua lunga vita nel mondo degli alberi e delle piante in genere, collegandosi in ciò alla tradizione della sua famiglia, da oltre un secolo consacrata al vivaismo.

Da giovane, durante la guerra, egli era invece ufficiale automobilista, comandante di autosezione. Gli abbiamo richiesto un'intervista, ma abbiamo ottenuto di più. Alessandro Ferrari è infatti anche scrittore, autore di pregevolissimi volumi in campo botanico. Per noi, per questo libro, egli si concede una digressione rispetto all'abituale tema delle sue opere e ci fa dono di alcune pagine che rievocano quei suoi anni in Africa Settentrionale.

Quello che segue è il testo integrale che egli ci regala, che noi riporteremo senza la minima modifica, ma con la sola aggiunta di un «grazie» per aver egli con le sue pagine reso più prezioso questo nostro lavoro.

La rievocazione degli avvenimenti prende lo spunto da un incontro, avvenuto alcune decine di anni fa, tra lo stesso Ferrari e un suo ex sottufficiale.

LA CAMPAGNA IN AFRICA SETTENTRIONALE

«– Sciòr tenent...el se recorda del sò sergent Bruno... ghè passà del temp da quand in Africa settentrional...

Questa fu l'esplosione di gioia con la quale il mio sergente Bruno mi si rivolse nel fortuito incontro avvenuto pochi anni or sono in un campo di golf, lontano sia dalla mia che dalla sua città.

E fu una bella rimpatriata. Dopo colazione, complici due comode poltrone ed un buon caffè, demmo stura ai ricordi... ed erano tanti perché per chi ha fatto la guerra gli episodi da raccontare non hanno numero.

– Ti ricordi, Bruno, quando giunsi a Castagnole Piemonte, sottotenente di primo pelo, mentre tu, navigato sottufficiale, mi osservavi con occhio critico ma benevolo, me lo ricordo distintamente!

– È proprio vero... però ebbi subito simpatia per Lei perché si presentò personalmente al plotone (prima fila un passo avanti - terza fila un passo indietro - riposo) e strinse la mano a tutti i soldati chiedendo loro notizie familiari. Subito dopo, tra noi soldati si decise all'unanimità... È dei nostri!

E così incominciò l'avventura dell'Africa settentrionale, che mi pareva lontana, velata da nubi... che poi risultarono di color giallastro qual è la sabbia del deserto sollevata dal ghibli.

Improvvisamente... ordine di partenza per la Jugoslavia; terminato il carico degli automezzi (erano ben 106 Fiat mod. 636), contrordine!

Scaricate tutto... Dopo un mese un nuovo ordine, questa volta definitivo, destinazione A.S. (Africa Settentrionale). Sosta a

CAPITOLO 4

Napoli in attesa d'imbarco, accantonamento nel fatiscente silurificio.

Finalmente si parte. Fui incaricato di sovrintendere l'operazione di carico di tutti gli automezzi, che furono stivati sopra uno strato di tavole di legno appoggiate, a loro volta, sopra casse di munizioni per cannoni 105-149... Si parte – truppa ed ufficiali – sul famoso "Vittoria", nave da crociera attrezzata al trasporto truppe, gli automezzi ed i materiali sulla nave "Amsterdam". Prima di Tripoli, nel golfo della Sirte, attacco di sommergibili, azione delle nostre vedette di scorta; tutto finisce per il meglio. Arrivo e sbarco al porto di Tripoli. Io fui ancora incaricato di sovrintendere allo scarico degli automezzi e dei materiali. Premetto che la nave "Amsterdam" era attraccata allo stesso molo dove un'altra nave era stata squarciata da un'esplosione di munizioni trasportate, ed era lì con la prua aperta in due come una vecchia ciabatta; monito... Infatti, durante le operazioni di scarico, osservai del fumo che proveniva dalla stiva adiacente. Diedi l'allarme al personale di bordo che dopo un sopralluogo fece suonare la sirena d'allarme e, al grido "si salvi chi può", iniziò una fuga generale ed io, una volta a terra (dal fondo della stiva) credo di essermi avvicinato al tempo record nazionale sui 100 metri piani per raggiungere uno spesso muro di cemento... Tutto finì per il meglio e fui additato come l'autore del fugone generale, causato, si seppe poi, dal gas di scarico di un autocarro messo in moto, sconsideratamente, nella stiva accanto.

Sbarcati, sosta a Miani, periferia di Tripoli, primo battesimo del tremendo ghibli che quasi ci fece soffocare (poi divenimmo degli esperti nel difenderci dalla polvere) trasferimento tranquillo a Derna (circa 1600 km verso est, lungo la strada asfaltata, l'unica, detta Balbia, fatta costruire dal governatore Balbo prima della guerra, o in previsione di questa...). A Derna, accantonati in una fornace per mattoni, fummo attaccati da... plotoni di pulci (di cosa si cibassero prima del nostro arrivo...?).

E questa fu la nostra base operativa verso il fronte, allora (1941-42) attestato lungo una linea dal mare verso l'interno del deserto, della allora "linea Sollum" (piccola località desertica).

Tutto questo, per indirizzare il lettore sullo svolgimento dei preliminari del 36° Autoreparto del 1° Autoraggruppamento d'Armata. Eravamo autieri, un servizio, e noi ufficiali, per la maggioranza, uscivamo dal 4° corso allievi ufficiali di Torino, la cui bandiera era, e lo è tutt'oggi: "Fervent rotae, fervent animi". E posso dichiarare con la massima sincerità che allora era quello lo spirito che ci animava.

E il Bruno...

– El se ricorda della prima colonna effettuata da Derna a Bardia, a pochi chilometri dal fronte, il battesimo del fuoco da parte degli aerei inglesi, la prima perdita di un autiere, un autocarro incendiato – Lu scior tenente che si mise al volante di un autocarro di un autiere ferito e che al posto di blocco di Derna gli fu comminata la punizione da un carabiniere (che fece il suo dovere senza ascoltare ragioni, stendendo un rapporto su di Lei che guidava un autocarro contro le disposizioni in vigore) di ben 12 giorni di arresti semplici! E quando a Derna siamo rimasti senza gasolio, le scorte erano finite (vi era sempre carenza di carburante) e ci fu consigliato di andare al porto a prelevare acqua e gasolio da un sommergibile in avaria definitiva: filtrare, decantare e poi mescolare con benzina per ottenere una miscela (quasi esplosiva) per far ritorno al reparto a Derna. Si ricorda il primo impatto con la realtà. Ne fummo veramente sconvolti... e quella realtà era so-

El Algheila, febbraio 1942. La buca nella sabbia è casa e rifugio del sottotenente Ferrari (foto A. Ferrari).

lo, purtroppo, il principio di innumerevoli amarissime esperienze.

E quando – soggiunse il Bruno – sem restà impaltàa sin ai cavej... siamo rimasti impantanati per quasi una settimana a causa di una torrenziale pioggia, che aveva reso il suolo viscido come il sapone, immobilizzando ogni movimento di automezzi e carri che combattevano in quei giorni all'interno, nella zona di El Mechili.

Ancora Bruno:

– Lu l'è minga tanto cambiàa, l'è ancamò quel... Lei non è mica tanto cambiato, è ancora quello di quei tempi eroici, ma purtroppo sono trascorsi venti anni ed ora le cose di questo mondo si vedono e si osservano attraverso un vetro di un colore ben diverso da quello di allora.

– Però anche tu – soggiungo io – sei ancora d'aspetto il Bruno pieno di energia e che sapevi dire una parola in ogni circostanza, anche a me più di una volta. È stato veramente un piacere rivederti e ricordare un po' i tempi passati... sei forse, tu Bruno, l'unico che mi è stato sempre vicino e puoi aiutarmi a ricordare.

E quella notte... ona cattiva nocc... che su allarme partimmo da Derna per andare a prelevare un reparto che doveva ripiegare sulla linea di Sollum; due carabinieri ad un determinato punto ci avrebbero guidato. Infatti puntualissimi li incontrammo; però, malauguratamente, nel buio della notte, si insinuò nella colonna di autocarri uno SPA 38 divisionale che a un certo punto deviò e la colonna dei miei mezzi lo seguì. Il sottoscritto si accorse dell'errore troppo tardi. Ordinai una conversione per cercare di raggiungere il rimanente della colonna scomparsa ma... mi trovai di fronte ai capisaldi di uno squadrone di cavalleggeri i quali non ci spararono addosso (ancora oggi non riesco a capire il perché) in quanto eravamo penetrati nella terra di nessuno, tra la linea inglese e quella italiana, presentandoci proprio di fronte a un caposaldo, che forse ci aveva individuato... È così in guerra, ma anche nella vita... quando non è il tuo momento...!

Non è il caso di raccontare numerosissimi altri episodi; mi limiterò a ricordare quel bersagliere motociclista, a torso nudo, elmetto con il piumetto, che poté avere fra le sue mani un pilota da caccia inglese che lo perseguitava con raffiche di mitraglia, lui solo in pieno deserto sirtico. Una squadra di soldati tedeschi, sempre vigili, che bivaccavano al di là di una duna, fecero fuoco contro il caccia e lo abbatterono. L'aereo atterrò malamente, il pilota uscì indenne dall'abitacolo e si trovò di fronte quel bersagliere (erano molto amati laggiù, come sempre e dovunque) che salito su un mio autocarro con regolare foglio di via da un posto di blocco, fece una doccia più unica che rara nel vino sgocciolante dall'autocarro che ne trasportava diverse botti; ed una, forse già danneggiata per un sobbalzo improvviso, si era sfasciata perdendo a fiotti il rosso nettare...

E la vita, allora, si srotolava fra mille pericoli ed episodi superati facilmente, migliaia di chilometri divorati anche solo per rifornimento idrico e spesa viveri. In linea (siamo ad El Alamein) dove mi recavo almeno una volta alla settimana per rifornire le truppe di ogni cosa, ebbi modo di assistere all'abbattimento del caccia inglese, detto dai Folgorini il "disgraziato dell'ora del caffè", perché innaffiava quel misero caffè, distribuito saltuariamente alla truppa della Folgore, con mitragliate. Un giorno fu abbattuto ed il merito venne attribuito ad un folgorino che ebbe 30 giorni di licenza premio... vi immaginate come venivano accolti i successivi attacchi aerei radenti sulle linee della Folgore?! Ed il generale Camosso, allora colonnello, che si spostava da un

Inverno del 1942. Con un autocarro italiano viene recuperato un pezzo di artiglieria inglese, preda di guerra. Il primo da sinistra è il sottotenente automobilista Alessandro Ferrari (foto A. Ferrari).

CAPITOLO 4

caposaldo all'altro della sua Folgore, a piedi, il bastoncino sotto il braccio...

Ho volutamente saltato a piè pari tutto il periodo che va dalla battaglia di Sollum, ripiegamento conseguente, intervento esercito tedesco, il leggendario generale Rommel e tutti gli episodi vissuti in quel periodo sino all'avanzata del 1942, e nuovo fronte a El Elamein. Mi ricordo il generale «la volpe del deserto» in piedi su una cassa vuota a dirigere il caotico traffico di El Algheila (ovest di Bengasi).

E fu proprio nell'avanzata del 1942 che i miei autieri, in servizio presso reparti avanzati, giunsero (durante la grande corsa verso est) in vista del Cairo ... e poi dovettero ritornare ad El Alamein. Le linee inglesi non esistevano più, le nostre truppe avanzarono finché ebbero carburante e rifornimenti ... ma poi si spensero appunto ad El Alamein. Di questa nuova linea conservo i ricordi bellissimi di fulgido eroismo, compiuti da umilissimi gregari, animati però da quello spirito ed amor di Patria che forse oggi non è più così viso. Colonne di viveri al Passo del Carro (Divisione Folgore) appena sopra alla depressione di El Qattara erano routine normale per noi automobilisti che avevamo il nostro campo base ad El Dabà, sotto il ciglione da cui si estendeva verso l'interno il campo d'aviazione. E fu questo il campo dove l'asso tedesco Marselle (125 apparecchi abbattuti dal suo gruppo) aveva la base; fu poi abbattuto cadendo nella terra di nessuno dove io ebbi l'incarico, con un'autoambulanza tedesca, di raccogliere i miseri resti.

Tra alterne battaglie alle quali noi partecipavamo indirettamente per i rifornimenti, si giunse al fatidico 5 novembre 1942, quando fummo catturati da truppe australiane, dopo la rottura del fronte di El Alamein, come i cow-boy usavano nel Far-West per radunare il bestiame, a colpi di pistola sparati ai nostri piedi.

Tre notti e tre giorni rinchiusi tra il filo spinato, senza acqua e senza cibo ... la dissenteria ci colpì quasi tutti; poi il trasferimento a mezzo ferrovia (da Marsa Matruh) su vagoni impregnati di benzina: due si incendiarono e ... quelli che erano chiusi dentro ... Arrivo al Cairo, disinfezione totale, spregio della popolazione (le donne si sollevavano le gonne e voltandoci le spalle facevano un inchino ...).

Tra numerose peripezie si giunse al campo prigionieri (PWO Camp 304) ad Heluan, trenta miglia a sud del Cairo. Qui trascorsi ben 39 mesi dei quali (per fortuna del mio cervello, s'intende) ne trascorsi quasi 25 presso il Quarter Master Office, la sussistenza del campo, svolgendo mansioni di amministratore dei miei compagni di sventura.

Ed eravamo ben 3500 ufficiali, di ogni età ed estrazione sociale; architetti, insegnanti, imprenditori, ecc. i quali «davano lezioni» a chi avesse interesse. Si formarono così delle classi scolastiche, con orari di frequenza; le più affollate erano quelle di lingua inglese, tedesca e francese.

Un giorno il Cap. Hurst, comandante il Q.M.O. mi consegnò una lista di ufficiali (io compreso) in nota di rimpatrio per la fine di gennaio 1946! (fui catturato il 5 novembre 1942) con l'incarico di prepararne la documentazione relativa e con l'obbligo di assoluto top-secret.

Infatti uscii dagli uffici del Q.M. ed andai personalmente a comunicare la bella notizia a tutti gli interessati ... due svennero.

Partiti da Port Said con la nave "Almazora", battente bandiera spagnola o por-

El Dabà, settembre 1942, fronte di El Alamein. Guardia d'onore alla salma del tenente Marselle, della Luftwaffe (foto A. Ferrari).

toghese, non ricordo bene, giungemmo a Taranto ed anche qui fummo accolti dalla popolazione con ogni ingiuria possibile. Infatti fummo internati in un campo di concentramento inglese, a calci ed a spintoni e per qualcuno colpi di calcio del mitra sulla nuca.

Solo dopo 24 ore avemmo la visita di un colonnello che ci dette il saluto della Patria ... che ci aveva dimenticato.

Interrogatorio di prammatica e ritorno a casa tra mille peripezie per gli scarsissimi mezzi di comunicazione di allora.

E nonostante tutto la vita riprese ed ora ottantenne mi dedico al giornalismo «verde» inteso solo da un punto di vista botanico, avendo esercitato per tutta la vita la professione di floricoltore, arte che mi è stata trasmessa da ben quattro generazioni.

Se vi ho annoiato, usando una frase manzoniana: «vi assicuro che non l'ho fatto apposta».

Il sergente maggiore Guerrino FORBICINI, classe 1917, di Lugo di Romagna, occupava un posto di osservazione privilegiato nel corso della campagna in Africa Settentrionale: egli era infatti autista personale del generale Alessandro Gloria, comandante della Divisione «Bologna», con il quale egli si trovò perciò a dividere, ora da spettatore, ora da protagonista, alcuni tra i più importanti episodi del conflitto. Di tutto il romanzo che si potrebbe scrivere su tutto ciò che egli vide e visse, stralciamo alcuni degli episodi più significativi.

«*Eravamo a Tobruk* – racconta il sottufficiale – *al momento del lungo e sanguinoso assedio italo-tedesco a questa città. Con la mia 1100 coloniale avevo portato il generale Gloria al "Fico", dov'era il quartier generale della Divisione. La località prendeva il nome proprio da una pianta di fico lì presente, isolata e sperduta, nata da un seme piovuto da chissà dove. Sotto la pianta, erano stati scavati cunicoli e grotte che ospitavano un avampostoo.*

La battaglia era in pieno svolgimento, con fragorose salve di artiglieria che si incrociavano da una parte e dall'altra.

Mentre ero lì, nei pressi della pianta, ad aspettare il generale impegnato sottoterra con gli altri ufficiali del Comando, vidi avanzare una batteria di mortai della Divisione che fu investita in pieno da una scarica di artiglieria. Un artigliere che in quel momento stava portando il piatto di un mortaio, colpito da una scheggia, cadde a pochi passi da me.

Mentre le cannonate continuavano a piovere sollevando fiammate ed alti schizzi di sabbia un po' dovunque, mi precipitai verso il ferito. Aveva un grosso squarcio tra la coscia e l'anca dal quale perdeva molto sangue. Lo caricai sulle spalle e presi a correre verso l'ospedale da campo, distante alcune centinaia di metri. Ogni volta che udivo il sibilo di una granata in arrivo, mi buttavo giù bocconi sulla sabbia, con il ferito sopra. Non avevo neppure il coraggio di voltarmi a guardarlo, tanto la sua ferita destava in me raccapriccio.

Giunto presso l'ospedale, consegnai il mio fardello nelle mani di alcuni portaferiti e me ne tornai alla mia vettura.

Per il mio gesto, mi venne conferita la promozione al grado di sergente e la Croce di Guerra al V.M., ma con una motivazione che non rispecchia la dinamica esatta dell'episodio. Essa dice infatti: "Autiere addetto al Comando di una divisione operante in Marmarica, disimpegnava il proprio servizio con grande abilità dimostrando, in pericolose contingenze, sotto il fuo-

Il generale Alessandro Gloria, comandante della Divisione «Bologna» (foto G. Forbicini).

Il protagonista della testimonianza, sergente Guerrino Forbicini, nei pressi del «Fico», anch'esso visibile nella foto, durante la battaglia di Tobruk (foto G. Forbicini).

co nemico, calma e sprezzo del pericolo. Vedendo cadere un compagno gravemente ferito da scheggia, accorreva presso di lui e, sotto il continuo fuoco delle armi, lo assisteva fino al sopraggiungere dei portaferiti. Tobruk-Agedabia. 22 novembre-21 dicembre 1941".

Sempre nel periodo di Tobruk, un giorno la mia macchina, che si trovava in un avvallamento del terreno, non voleva saperne di avviarsi. Da ogni parte esplodevano i proiettili dell'artiglieria inglese, e quella maledetta non voleva partire. Visto inutile ogni tentativo, scesi a terra e, da solo, spinsi la macchina fuori della buca. Saranno state le energie proprie della gioventù, o quelle che ti vengono per forza quando senti il fiato della morte sul collo, fatto sta che non solo riuscii a tirar fuori la macchina ma, cosa pressoché impossibile su terreno quasi sabbioso, riuscii a farle acquistare una certa velocità e, così, saltare a bordo, ingranare la marcia e farla partire, sottraendomi alla più che critica situazione.

Il mio viso, in quel periodo, era incorniciato da una bella e fluente barba. A convincermi a tagliarla fu... il ghibli. Giunse un giorno una di quelle tempeste che, dicono gli stessi Arabi, si verificano una volta ogni secolo. Il cielo era un unico enorme globo rosso, tanto che il mondo intero sembrava stesse andando a fuoco. Non sapevamo dove ripararci. Quando tutto cessò, la mia barba si era pietrificata per la polvere tanto che, non riuscendo più a districarla, fui costretto a disfarmene.

Si era conclusa la battaglia di El Alamein e la Divisione aveva effettuato il ripiegamento su Fuka. Da Roma era giunto l'ordine (com'è facile comandare, quando si è a duemila chilometri dalla bocca del cannone nemico!) di tornare all'attacco e rioccupare le posizioni perdute. Il generale Gloria decise, pertanto, di effettuare una ricognizione per verificare quali possibilità vi fossero.

Partimmo dunque, tre macchine e una moto, la mia davanti con il generale ed altri ufficiali a bordo, diretti verso la linea del fronte. A un tratto vedemmo farsi incontro a noi un'autoblindo, con degli uomini seduti sopra. Non c'era dubbio, era dell'"Ariete". Ci avvicinammo senza eccessiva circospezione, quando a un tratto: "Sono Inglesi!" gridò qualcuno, allorché fummo a una distanza tale da riconoscere le uniformi di chi vi era sopra. Ci avevano teso una trappola usando un mezzo catturato ai nostri e noi vi eravamo caduti in pieno. Un dietro-front fulmineo e via! Fuga a tutto gas; ognuno per sé e Dio per tutti: non era proprio il caso di stare a domandarsi dove fossero gli altri. L'unica cosa da fare era scappare il più velocemente possibile e, nel contempo schivare i proiettili inglesi. Vedevo i traccianti sfiorarmi, ora da destra, ora da sinistra, ora sopra. I miei passeggeri, nel frangente, non facevano che urlarmi ordini: "Vai di qua! Prendi di là!».

La mia preoccupazione, in quell'istante, era di seguire una traiettoria che, pur zigzagando, offrisse sempre al nemico il bersaglio minore possibile, cioè la parte posteriore della vettura. Perciò, spazientito da quegli strepiti che rischiavano di distrarmi dalla mia concentrazione: "Ora basta! – gridai – Tutti zitti! Adesso comando io!"

Non so quanti altri sergenti potranno mai vantarsi non solo di aver dato un ordine a un generale, ma di esserne anche ubbidito: tutti, infatti, si zittirono.

Dopo sette o otto chilometri, quando avevo già preso un certo vantaggio, mi accorsi di non avere più la copertura posteriore destra. Probabilmente colpita da un proiettile, si era completamente sbriciolata ed avevo perduto tutti i frammenti lungo la strada; c'era rimasto solo il cerchione. Tutti a terra, a cambiare la ruota di scorta. Non c'era grado che tenesse: tutti si adoprarono, manualmente, come il più umile dei conduttori, per effettuare la sostituzione a tempo di record.

Era stato dato l'ultimo giro di vite all'ultimo bullone, quando la blindo riappariva a tiro utile. Via di corsa, tutti in macchina, per non fermarsi finché non fummo al sicuro. Quello che mi chiedo ancor adesso è come abbia fatto a non saltare su una delle mine celate a milioni sotto la sabbia.

Piano piano, riuscii a riportarmi sulla pista, dove incontrammo una stazione radio tedesca. Per mezzo di essa, riferimmo al Comando la situazione, affinché comunicassero a Roma che non vi era alcuna possibilità di attaccare. Poco dopo, alcuni aerei tedeschi giungevano a bombardare la zona da dove eravamo appena fuggiti.

Solo allorché fummo al campo, potemmo tirare le somme, per renderci conto che mancavano all'appello la moto e una macchina, quella del mio carissimo amico Giuseppe Truglio, di Reggio Calabria.

Erano trascorsi due giorni ed io sentivo ancora dentro di me l'angoscia per la sorte del mio amico, quando lo vidi giungere con la sua macchina al campo, con sopra il motociclista ferito. Ci abbracciammo calorosamente, felici l'uno per la salvezza dell'altro, e subito dopo ci comunicammo le rispettive peripezie. Anche la sua era stata una vera odissea.

Mi raccontò che, mentre era lì, immobilizzato dagli Inglesi, aveva seguito attimo per attimo tutta la scena: io che scappavo e l'autoblindo che mi inseguiva sparando. Con il cuore in tumulto, dentro di sé mi incitava e pregava: "Corri, Guerrino, corri! Salvati almeno tu! Signore, aiutalo!" fino a che non mi vide sparire, sempre inseguito, dietro l'orizzonte. Poi era stato portato al campo inglese con la sua macchina e con il motociclista, ferito, disteso su un asse dentro la vettura.

Era notte: davanti a lui due pattuglie inglesi battevano il perimetro dell'accampamento, incontrandosi per poi allontanarsi verso due opposte direzioni. Al suo fianco, sua sentinella personale, c'era un altro soldato inglese.

Nessuno si era accorto che sotto il sedile di guida c'era una bottiglia d'acqua minerale. Egli aveva atteso un momento in cui le pattuglie si erano aperte, aveva estratto fulmineamente la bottiglia e l'aveva rotta in testa alla sua guardia del corpo la quale, tramortita, era caduta a terra. Poi, messa in moto la macchina, se l'era filata a tutta velocità.

Il Truglio venne poi premiato con la Croce di Guerra al V.M., ma non per essere sfuggito agli Inglesi, bensì per una ragione ben più importante: l'aver salvato il cifrario segreto che si trovava proprio a bordo della sua vettura e che gli Inglesi non avevano ancora scoperto.

Poco tempo dopo, il generale Gloria veniva rimpatriato per assumere il Comando del V Corpo d'Armata. Prima di partire, mi domandò se, per il mio comportamento tenuto nell'azione descritta, preferissi una decorazione o il rientro in Patria. Optai per la seconda soluzione e questo mi risparmiò, con ogni probabilità, la cattura e i conseguenti anni di prigionia cui andarono incontro invece quanti erano rimasti in Africa.

Dopo la guerra, ebbi un fitto scambio di corrispondenza con il generale Gloria: questo sta a dimostrare quale spirito di corpo possa instaurarsi, anche a bordo di un veicolo con il quale più uomini, anche se di grado diverso, hanno diviso mesi ed anni di fatiche e pericoli».

Il primo da sinistra, nella foto ricordo, è lo stesso testimone del presente racconto, Guerrino Forbicini. Accanto a lui, l'autiere Giuseppe Truglio, altro protagonista dell'episodio raccontato dallo stesso Forbicini (foto G. Forbicini)

CAPITOLO 5

LA CAMPAGNA NEI BALCANI

LA CONQUISTA DELLA GRECIA

La Germania dilagava in lungo e in largo in Europa, mentre l'Italia era praticamente ancora al palo: si imponeva un successo su qualche fronte per sollevare il prestigio della potenza italiana agli occhi del mondo, ma soprattutto di quelli del suo strapotente alleato. Da qui l'ormai storico «Spezzeremo le reni alla Grecia», una delle frasi di Mussolini più ironicamente celebri.

Mai decisione si sarebbe rivelata più catastrofica e più deleteria, in rapporto ai fini che si intendeva raggiungere.

Un piano per l'invasione della Grecia, ideato dal generale Alfredo Guzzoni, esisteva già dal 1939, cioè dal periodo successivo all'occupazione dell'Albania, e prevedeva l'impiego di 18 divisioni rinforzate.

Il 14 ottobre 1940 Mussolini chiedeva al suo Capo di Stato Maggiore, maresciallo Badoglio, quante truppe e quanto tempo sarebbero stati necessari per battere i Greci. Il maresciallo rispondeva che, secondo la sua valutazione, occorrevano 20 divisioni e tre mesi (una valutazione in linea, perciò, con il piano Guzzoni). A questo punto Mussolini decideva: annessione dell'Epiro, di Corfù, delle isole Ionie ed occupazione di Salonicco. Data ultima per l'apertura delle ostilità: 26 ottobre, poi posticipata, per alcuni contrattempi, al 28 (combinazione: anniversario della Marcia su Roma).

Non si capirà mai il senso del parere richiesto all'alto ufficiale, visto che il progetto avrebbe dovuto essere realizzato, secondo il Capo del Governo, con 8 divisioni (quelle già allora presenti in Albania, agli ordini del generale Visconti Prasca) e con 2 settimane di tempo per l'organizzazione.

Il 27 ottobre si apriva così un nuovo scacchiere, con base operativa in Albania. Su questo territorio le truppe, rette da un Comando Superiore, erano articolate in 2 corpi d'armata comprendenti le divisioni: «Parma», «Piemonte», «Julia», «Ferrara», «Siena», «Centauro», «Venezia», «Arezzo» e un «Raggruppamento del Litorale» formato dal 1° Reggimento Granatieri e 3 reggimenti di cavalleria. La forza complessiva era di circa 150 mila uomini.

Il piano, sia pur rischioso, avrebbe potuto funzionare: l'esercito greco era ancora in fase di radunata e questa avrebbe potuto essere ostacolata sfruttando la nostra superiorità aerea. Invece, il forte maltempo che caratterizzò lo sviluppo delle operazioni nella fase iniziale non solo rallentò l'avanzata italiana, ma impedì anche l'impiego dell'aviazione e questo consentì ai Greci, guidati dal generale Papagos, di completare la radunata. Le cose cominciavano a complicarsi.

La fase di avanzata, dal punto di vista operativo, non incontrò ostacoli: gli alpini della «Julia», facendo leva sulle caratteristiche, proprie del Corpo, di operare a piedi sui terreni più ostici, erano riusciti a penetrare per 70 chilometri oltre il confine greco. Ma la controffensiva dei Greci non si fece attendere.

Il movimento del fronte italiano cominciò a subire una pericolosa rotazione antioraria. Mentre infatti sul fianco destro continuava la lenta avanzata ver-

BELGRADO
BUCAREST
SOFIA
Skopje
Salonicco
Monte Athos
Corfù
Cefalónia
S. Máura (Lèucade)
Zante
Creta
Lemno
Metelino (Lesbo)
Sciro
Scio (Chio)
Samo
Andro
Tino
Icaria
Paro
Nasso
Amorgo
Milo
Santorino
Cerigo
Mar Egeo
Mar Ionio
Mar Adriatico
Mar Mediterraneo
Peloponneso
Arcadia
Acaia
Beozia
Eubea
Tessaglia
Macedonia
Epiro
Albania
Bulgaria
Romania
Serbia
Grecia
Turchia
Ploesti
Craiova
Giurgiu
Ruse
Varna
Burgas
Filippopoli
Adrianopoli
Taso
Samotrácia
Imbro
Dardanelli
Metelino
Arvalik
Calcidica
Olimpo
Pelio
Ossa
Parnaso
Citerone
Eliconia
Patrasso
Navarino
C. Matapan
C. Maléa
Malvasia
Monte Olimpo
Monte Pindo
Monte Parnaso
Monte Citerone
Monte Ida
Monte Santo
Monte Rodope
Monte Balcani
Monte Balcani Occid.
Monte Balcani Centrali
Piccoli Balcani
Monte Stara Zagora
Lada Gora
Monte Strandza
Monte Kara Dag
Monte Tekir Dag
Monte Kara Dag
Golfo di Salonicco
Golfo di Orfani
Golfo di Saros
Golfo di Gallipoli
Golfo di Volo
Golfo di Lepanto
Golfo di Patrasso
Golfo di Corinto
Golfo di Egina
Golfo di Nauplia
Golfo di Laconia
Golfo di Messenia
Golfo di Arta
Golfo di Prevesa
Golfo di Smirne
Golfo di Foca
Golfo di Mandelia
Golfo di Adramitio
Golfo di Edremit
Golfo di Mitilene
Golfo di Smirne
Golfo di Foca
Golfo di Mandelia
Golfo di Adramitio
Golfo di Edremit
Golfo di Mitilene

Trasporto di munizioni in prima linea, ad opera di un'autocolonna del 345° Autoreparto (foto V. Noto).

so l'Epiro, su quello sinistro, cioè nella zona più montana, le due divisioni italiane ivi schierate (oltretutto binarie) contro 4 divisioni greche (ternarie) presero a retrocedere. Al centro, a fare da perno al movimento, la «Julia».

Occorrevano rapidi rinforzi e questi, a seguito di afflussi successivi e progressivi, portarono il totale delle divisioni a 27, addirittura 7 in più di quanto previsto da Badoglio. Venne costituito un Comando di gruppo d'armate comprendente la 9ª e l'11ª, su 4 corpi d'armata.

Le forze in campo si affollarono sempre più in quanto alle incrementate unità italiane si contrappose un sostanzioso contributo di uomini e mezzi (di particolare importanza quelli aerei) che vennero forniti ai Greci dagli Inglesi.

Fu proprio l'arrivo di questi aerei che minacciavano i campi petroliferi che i Tedeschi sfruttavano in Romania, a determinare un massiccio intervento di questi ultimi. Dopo aver distrutto Belgrado con bombardamenti aerei, i corpi corazzati del generale Von Kleist occuparono in 12 giorni la Jugoslavia.

Nel frattempo, scendendo lungo l'Adriatico, la 2ª Armata italiana si ricongiungeva con alcune divisioni risalenti dall'Albania. A questo punto – aprile 1941 – la presenza militare italiana aveva raggiunto le 500 mila unità.

Giunte al confine greco-jugoslavo, lo varcarono in più punti.

Il 21 aprile, le forze corazzate tedesche isolavano le 16 divisioni greche che contrastavano l'avanzata italiana.

Il 24 aprile veniva firmato l'armistizio. Con l'intervento dei Tedeschi, l'occupazione dei Balcani era stata realizzata in 15 giorni, mentre gli Italiani, in cinque mesi, non erano giunti a conclusione alcuna. Per gli Italiani, solo la giustificazione di essere stati costretti ad operare in condizioni ambientali difficilissime, con armi, mezzi e materiali del tutto inadeguati. Nonostante l'eroico comportamento dei nostri soldati, il già scarso prestigio della potenza militare italiana usciva a brandelli e l'atteggiamento dell'alleato, per tutto il prosieguo del conflitto, può essere paragonato a quello di un ricco snob nei confronti del «socio pezzente».

Il 27 maggio, con l'occupazione di Creta da parte di truppe aviotrasportate tedesche e di contingenti italiani provenienti da Rodi, tutta la Grecia era assoggettata alle forze dell'Asse.

Attività dei Reparti Automobilistici

Le difficoltà logistiche iniziali, soprattutto per lo scarso tempo disponibile per i preparativi, furono enormi. Sarebbero stati necessari numerosi automezzi, in considerazione dell'estensione della regione, oltretutto priva di ferrovie e dotata di una rete stradale per nulla migliore di quella lasciata dagli stessi Italiani al termine della Prima Guerra Mondiale. Invece gli autocarri di cui il Comando Superiore poteva disporre non superavano le 500 unità ed erano tutti impiegati per le attività portuali e per i rifornimenti di normale amministrazione. Rimanevano perciò insolute tutte le necessità connesse con il trasporto delle truppe e il rifornimento straordinario di viveri, munizioni, carburanti.

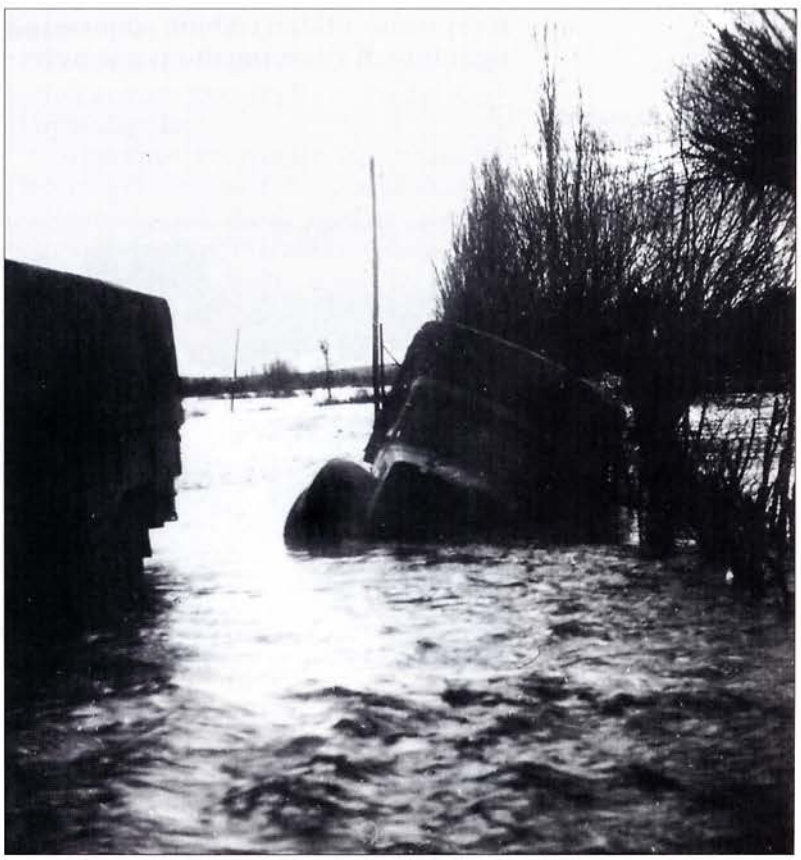
Sarebbero stati necessari, sul momento, almeno altri duemila automezzi, per non parlare delle deficienze relative a tutti gli altri settori, quali i collegamenti, gli equipaggiamenti, i materiali. Queste carenze venivano ag-

Si trasporta benzina per le autocolonne in partenza per il fronte (foto Museo Storico).

gravate dall'eccezionale maltempo che, anticipando la stagione invernale, aveva gonfiato i corsi d'acqua, rendendo problematico ogni movimento.

Con l'afflusso continuo di nuove divisioni, le unità automobilistiche aumentarono di consistenza e i 500 automezzi iniziali divennero alla fine 7000. In sintesi, le unità automobilistiche impegnate in varia misura nella campagna furono:

– il 3° Autoraggruppamento di Manovra;
– il 6° Autoraggruppamento d'Armata;
– il 9° Autoraggruppamento d'Armata;
– il 10° Autoraggruppamento di Manovra;
– il LXII Autogruppo Leggero;
– l'Autogruppo Pesante di C.A. Alpino;
– il Parco Automobilistico d'Albania;
– 2 Frazioni di Parco Carburanti;
– 11 Officine Mobili;
– il 26° Centro Automobilistico.



Automezzi al guado tra Podgoritza e Scutari (foto Museo Storico).

CAPITOLO 5

In tutto gli autoreparti furono 58, di cui 12 misti, 21 pesanti, 16 leggeri, 4 di soccorso stradale, 2 divisionali, 3 reggimentali.

La corrispondenza militare cita il nome e l'esistenza di alcune unità, sia a livello di autogruppo, che di autoreparto e di autosezione, di cui però non si trova traccia nei diari storici o nei quadri di battaglia.

Uomini e mezzi furono sottoposti a un logorio continuo, sia per la conformazione del terreno costituito da un susseguirsi di montagne, sia per l'inadeguatezza delle rotabili, sia per le continue precipitazioni che ridussero ad acquitrini impraticabili le poche e maltenute strade.

Pioggia, fango, neve e gelo furono il continuo dramma degli autieri ai quali venivano affidati compiti connessi ad ogni tipo di rifornimento per le necessità indilazionabili dei reparti combattenti e che dovevano mantenere i collegamenti tra i porti, dove affluivano truppe e materiali, e le zone più avanzate e interne, dove erano in atto le battaglie.

Riferisce Aldo Sentili in una memoria sull'«Autiere», nr. 4, del 1963:

«Il sempre crescente affluire di truppe e le incessanti richieste di rifornimento di munizioni, viveri, indumenti e materiali di ogni specie, a cui si aggiunse l'autotrasporto di quadrupedi, nei casi più urgenti, per la conservazione della loro stessa efficienza fisica nel momento in cui dovevano essere utilizzati in località particolarmente aspre e quando l'autotreno di guerra di costruzione più ardita doveva cessare la sua ansimante e traballante ascensione per l'inaccessibilità del terreno, richiedevano un'organizzazione ed una

Si avanza faticosamente sulle strade (si fa per dire...) d'Albania (foto Museo Storico).

Gli alpini della «Julia» sono già al fronte; i loro muli, sbarcati al porto di Durazzo, vengono avviati a bordo di automezzi (foto Museo Storico).

mole di lavoro di cui con difficoltà si può dare l'esatta sensazione».

Occorre prendere coscienza dell'estrema difficoltà di ricostruire le vicende di ogni singolo reparto, ad ogni livello. Ognuno di essi, fino alla minore unità potrebbe fornire materiale per un piccolo volume.

Le unità automobilistiche inoltre, rispetto alle corrispondenti d'arma, presentano una caratteristica che aumenta le difficoltà di ricostruirne la storia in maniera unitaria: il fatto di essere soggette a continue variazioni nei loro organici sulla base delle vicende contingenti e delle necessità del momento. Un autoraggruppamento, ad esempio, corrisponde – è vero – a quello che presso le armi è un reggimento; ma mentre quest'ultimo ha i suoi battaglioni e gruppi fin dal tempo di pace, al primo vengono assegnati autogruppi e autoreparti (corrispondenti a battaglioni e compagnie rispettivamente) a seconda dell'esigenza. Si comprenderà perciò come la storia di una unità automobilistica intersechi o si sovrapponga in parte a quella di un'altra, a seconda dei passaggi di dipendenza e degli scambi che intervengono tra le unità dipendenti. Ma sono soprattutto le esigenze di spazio che ci impongono di limitare la trattazione alle vicende delle sole maggiori unità, riservando a quelle di minor livello dei semplici cenni. Più di ogni altra cosa, e più della completezza delle notizie, è nostra intenzione riuscire a ricostruire il clima e le condizioni nelle quali il Corpo si trovò ad operare.

6° Autoraggruppamento

Era l'unico autoraggruppamento presente in Albania fin dall'inizio delle operazioni.

Nella sua articolazione iniziale esso includeva:

– X Autogruppo, di stanza a Dafni con gli Autoreparti 164°, 174°, 346°, 47° e 158°);

– XVI Autogruppo, a Vrakati (con gli Autoreparti 95°, 110°, 2°, 44° e la 183ª Autosezione);

– 2 Sezioni Autobotti (7ª e 12ª);

– 1 Sezione Autoambulanze.

Nell'agosto del 1942 esso avrebbe assorbito anche il CVII Autogruppo, già del 9° Autoraggruppamento, anch'esso di stanza a Dafni (con gli Autoreparti 17°, 159°, 226°, 217°).

Più che dagli aridi bollettini di guerra o dai quadri di battaglia, la storia del Reparto può essere rivissuta attraverso l'opera inedita del maresciallo Edmondo Berardi «Ricordi confusi di una confusa campagna di guerra balcanica» (titolo volutamente ironico, in quanto gli avvenimenti vengono invece sviscerati ed esposti con notevole chiarezza).

Il sottufficiale ebbe l'opportunità di vivere e osservare tutte le vicende da un punto di osservazione privilegiato, cioè dal Comando del Raggruppamento e per tutta la durata (o quasi) del conflitto. Ripercorriamo, quasi a volo, il suo cammino, trascurando, per esigenze di spazio editoriale, il contorno delle numerose e coloritissime avventure che esulano dalla presente trattazione.

Ecco quanto egli riferisce a proposito dell'armamento degli autieri del Raggruppamento:

«Armamento, quello individuale, cioè moschetti mod. 91 da cavalleria, insieme a quelli mod. 38, con cassa di noce o di faggio. Pistole invece per gli attendenti, gli addetti ai servizi vari e l'aiutante di sanità.

Gli Jugoslavi, invece, e lo riscontrammo a Scutari quando trasportammo le armi ritirate al disciolto esercito, più arretrati e più poveri di noi, avevano in dotazione fucili semiautomatici, più maneggevoli e meno ingombranti dei nostri, con caricatore a 5 colpi e di calibro superiore al nostro 6,5; più efficaci perciò e con maggiore vulnerabilità e celerità di tiro. Li avevano comprati dall'Italia e recavano impresso il marchio della R. Fabbrica d'armi di Terni. Poveri noi! Se ci fosse andata peggio, chissà quanti dei nostri sarebbero morti ammazzati con armi fatte dalle nostre stesse mani!»

Il fatto di essere arrivato in Albania prima del 10° non fu per il 6° un vantaggio sotto il profilo della sistemazione logistica.

«Noi, privi anche dei comuni teli mimetici da tenda, giunti a Durazzo il 4 ottobre, fummo alloggiati nelle baracche del locale Comando Tappa, piene di insetti. E da allora, nati modestamente, modestamente siamo vissuti, seguendo l'esempio del nostro comandante – colonnello Sergio Biffoli – dotato di francescana umiltà, come anche all'Intendenza dicevano. Per questa ragione, l'operato suo e dei suoi autieri,

CAPITOLO 5

seppur altamente apprezzato e sommamente utile, non venne poi giustamente riconosciuto e valorizzato, perché nessuno ne cantò le lodi.»

Il giorno successivo allo sbarco, il reparto venne trasferito a Valona, accampato all'ombra di ulivi secolari ma,

«Siccome eravamo automobilisti, i tomi di mobilitazione non prevedevano tende per noi, ma sacchi branda, studiati e fatti in modo da potersi appendere o distendere nell'interno degli automezzi. Ma se gli automezzi non c'erano, o fossero stati carichi di materiali? Questa eventualità non l'aveva prevista, lo Stato Maggiore, e avremmo dovuto dormire per terra.

Gli autoreparti erano logori nei mezzi e con il personale decimato dalla malaria, tanto che molti autieri avevano fino a due macchine in consegna. Pochi reparti, invero, per l'impresa che si preparava.

Con essi si preparò la radunata e lo schieramento delle truppe alla frontiera greco- albanese e il trasporto dei materiali, delle armi, e delle munizioni loro occorrenti.

Un'autocolonna diretta al fronte scende verso la pianura in direzione di Tepeleni. Sullo sfondo, la Vojussa (foto Museo Storico).

Il pomeriggio del 23 ottobre, altro trasferimento. Passando per Kavaja, Rogozine, Lusnjia, Fieri, raggiungemmo Valona, dove pernottammo negli alloggiamenti del 40° Autoreparto. Fu una marcia penosa, sotto una pioggia dirotta e incessante, tanto che dovemmo caricare le due moto sui camion per evitare incidenti ai motociclisti che, sfiniti e bagnati, non riuscivano più ad andare avanti. Ripresa la marcia il giorno successivo, per Draskovika e Tepeleni eravamo il 25 ottobre ad Argirocastro.

Ci accantonammo nella famosa città militare, a tutti nota e da molti discussa perché tutto era lì accentrato, con il campo di aviazione di fronte e la rotabile in mezzo.

Il pomeriggio del 27 ottobre raggiungemmo la «Centauro», e per un lungo tratto di strada, ci portammo verso il Kalibaki, dove si arrestò la vagheggiata e supposta passeggiata militare. Tanto entusiasmo nei petti di quei giovani bersaglieri e carristi ma tanta tristezza nel cuore di chi giudicava col senno le conseguenze della folle impresa. Anche essi erano male equipaggiati, peggio armati, e dotati di carri M ed L (vere scatolette di fiammiferi) di difficile manovra, vulnerabili e di scarso impiego sulle poche strade scoscese e sulle fangose terre albanesi. Non solo, ma i comandanti delle tre colonne (fanteria, artiglieria, e carri) si contesero la precedenza, per grado, arma, e anzianità, del cammino verso la... gloria, nell'unica via che li portava al fuoco. Così automezzi, carreggi e altri materiali che ostacolavano la marcia, vennero sacrificati nel compromesso dell'accordo raggiunto laboriosamente e precipitati nei burroni.

Il 29 ottobre, già i primi autocarri del 95° Autoreparto venivano colpiti dai proiettili dei Greci; alcuni autieri rimasero feriti, altri vennero proposti per ricompense al valore.»

L'accantonamento ad Argirocastro non era da considerare dei più felici, con gli automezzi serrati al centro di un canalone, obiettivo altamente remunerativo per attacchi aerei greci che si verificarono, appunto, nei giorni 2, 3 e 5 novembre, con pochi danni grazie all'imperizia dei piloti nemici, ma che spinsero il comandante del Raggruppamento ad assumere un'iniziativa.

«Una bella figura quella del nostro colonnello, toscano, di Firenze; asciutto e tutto pepe, e con l'hobby della fo-

tografia. Poco scriveva, e le difficoltà le affrontava serenamente e le superava a voce con i Comandi superiori. Sempre in mezzo a noi nei momenti di maggior pericolo, ci infondeva coraggio con la parola e con l'esempio.

Dopo le incursioni aeree, propose al generale intendente di portar via gli automezzi dalla città militare e sistemarli in un luogo più sicuro, al riparo delle offese, onde evitare danni al prezioso materiale automobilistico e la probabile paralisi dei trasporti.

L'intendente, anche se riteneva giusto e fondato il consiglio, non voleva accettarlo, in quanto non proveniva da lui stesso o da qualcuno dei suoi collaboratori. Anzi, fece capire che il suggerimento nascondesse sensi di timore personale. Al che il colonnello rispose: «Questa medaglia d'argento l'ho guadagnata da sottotenente e avevo appena vent'anni. Per dimostrarle che non ho paura e che sono ancora quello di allora, la prego di trasferirmi di nuovo in Fanteria, l'arma da cui provengo».

La ferma e dignitosa risposta produsse il suo effetto. Gli automezzi vennero sistemati sotto gli alberi e fra i canneti lungo un fiumicello, e una batteria contraerei venne a difenderli.»

Recatosi un giorno a Durazzo, il maresciallo osservò gli effetti di un bombardamento avvenuto poche ore prima: «Vennero colpiti alcuni edifici, tra i quali un magazzino di commissariato e andarono bruciate, nel rogo, anche un cinquantamila paia di scarpe (dicevano). Da tempo erano lì giacenti e non venivano distribuite senza autorizzazione da Roma, mentre i soldati andavano scalzi e si congelavano.»

Erano stati arruolati degli Albanesi, anche come finanzieri o carabinieri i quali, allorché le vicende cominciarono a prendere una cattiva piega, fecero un repentino voltafaccia.

«Durante la ritirata, un gruppetto di simili carabinieri tornava indietro con un autocarro. Armi alla mano, ingiunsero all'autiere di invertire la marcia per darsi prigionieri dei Greci. Il bravo soldatino acconsentì per forza ma, aperto lo sportello, si gettò dalla macchina in moto che andò a sfasciarsi nel fondo di un burrone col carico di gendarmi che portava.»

Il Comando del 6° tornava a Tirana.

«Qui trascorremmo il Natale del 1940, con una temperatura sotto zero che gelava l'acqua anche nelle baracche che avevamo tappezzato di giornali per evitare gli spifferi e le correnti d'aria, chissà come lo avranno sentito i soldati in prima linea e gli alpini dislocati ad altitudini impervie e molto più elevate, senza fuoco e senz'altra protezione che un telo da tenda e una coperta indurita dal ghiaccio!

La legna che consumavamo finiva presto; però, se per gli altri mancava, gli automobilisti, furbi per natura e mai secondi a nessuno per astuzia e per capacità di arrangiamento, riuscivano sempre a trovarne: talvolta anche fin troppa, con i mezzi e i modi più impensati.

Dietro la caserma, verso la campagna, montavano la guardia i soldati del

Recupero di un Lancia 3 RO dalle acque di un fiume albanese (foto Museo Storico).

Con un po' di estro, tutto è possibile trasportare sugli automezzi, anche un'intera garitta (foto Museo Storico).

26° artiglieria. Un mattino successe il finimondo e gli ufficiali artiglieri entrarono in conflitto (verbale, s'intende) con quelli automobilisti per indagare e scoprire dove era andata a finire la garitta di legno con la sentinella dentro. Gli autieri del 90° erano riusciti a trafugarla senza farsene accorgere dal soldato che vi stava di guardia. Meraviglia e mistero che non venne mai svelato e che dimostrò ancora una volta quanto gli autieri siano figli di... buona donna, quando ci si mettono.

E che dire poi dei colli di viveri che sparivano sotto il naso dei magazzinieri e nonostante che all'interno degli autocarri ci mettessero soldati di sussistenza a guardarli e che sopra ci sedevano?»

Tanti i congelati ma, grazie all'abilità dei medici italiani nella diagnosi dei vari gradi di congelamento, le amputazioni erano ridotte all'indispensabile; al contrario, i medici greci amputavano indistintamente.

«Verso metà dicembre si accentuò ancor più l'offensiva dei Greci alla quale si dovette far fronte con trasporti urgenti di unità e complementi che giungevano dall'Italia per mare e per via aerea, fra cui le Divisioni «Julia» e «Bari».

Di molte unità che giungevano, quasi nessuna era organicamente al completo. Si vedevano in giro per l'Albania automezzi e carriaggi portanti i nomi di divisioni e brigate tra le più disparate, mentre il grosso era ancora in Italia o addirittura non ancora mobilitato.

I Greci avanzavano sempre e, se avessero osato, se non avessero temuto sorprese per il nostro arretramento, che supponevano strategico, avrebbe-

Le vicende al fronte hanno preso uno sviluppo non positivo, nell'inverno tra il '40 e il '41; nuove divisioni vengono fatte affluire dall'Italia e con esse tanti automezzi. Scarico di un autocarro al porto di San Giovanni di Medua (foto Museo Storico).

Lo stato delle strade albanesi e i servizi frequenti e pesanti erano causa di gravi incidenti. Sulla strada Tepeleni-Valona un automezzo carico di munizioni si capovolge fuori strada: conduttore ed aiuto gravemente feriti (foto Museo Storico).

ro spaccato in due tronconi il nostro schieramento e rigettate in mare le truppe d'Albania. Di qui la necessità di sempre nuovi rinforzi ed armi dall'Italia. Dal canto nostro noi, senza sosta e riposo, trasportavamo al fronte uomini e materiali man mano che arrivavano.

Pochi e logori gli automezzi, pochi gli autieri, ma si doveva compiere un grande sforzo che richiedeva l'impiego di tutte le energie. E si dovettero requisire, per un po' di tempo, auto e conduttori delle imprese civili (Vaselli, Cafulli, ecc.) che svolsero anch'essi un'opera preziosa e meritoria, inquadrati da ufficiali e sottufficiali automobilisti.

Intanto, il nostro infaticabile colonnello, prevedeva e provvedeva a tutto, rincuorava ed incitava tutti, pur non promettendo compensi e ricompense.

Eravamo sotto le feste del Natale, nel periodo, cioè, in cui l'animo è più portato alla tristezza e sorgono i più mesti pensieri volti alla famiglia, ai cari lontani; si prova un desiderio di pace e di amore, uno sgomento di lontano esiglio (come il Giusti scriveva ai suoi tempi).

Ed una sera il colonnello radunò tutti gli autieri presenti (noi, quelli del 90°, altri che a noi facevano capo e sostavano nella caserma, in attesa di impiego). Parlò come un padre si volge ai suoi figlioli ed ebbe parole così toccanti, da muovere le lacrime. Era già scuro ed alle tenue luce di una lampadina azzurrata, non ci vedemmo reciprocamente luccicare gli occhi.

Espose la critica situazione in cui si trovavano le truppe d'Albania, gli eroismi che compivano al fronte i nostri fanti e gli alpini per arginare l'avanzata nemica ed invitò tutti a compiere un'ulteriore fatica, per una impresa forse decisiva per le nostre armi, non scevra sicuramente di disagi, di sacrifici e di pericoli.

Dovevano resistere anche gli autieri al volante, come resistevano, con le armi, quelli che combattevano sui monti. Man mano che parlava, la sua voce diveniva sempre più accorata. Pianse, parlando, il nostro comandante, piansero gli autieri, pervasi da sentimento nuovo di ardore e di entusiasmo e, se in quel momento ci avesse chiesto la vita, l'avremmo offerta senza alcun rimpianto.

Ed iniziò il carosello. Automezzi andarono, tornarono, ripartirono, senz'altra sosta che quella necessaria per il carico e il rifornimento del carburante. Gli autieri, senza riposare un attimo e senza sufficiente nutrimento, erano tenuti in piedi con le iniezioni, ma vieppiù dalla tensione nervosa volta a far presto, a far bene, a riuscire a compiere un sacro dovere, a raggiungere la meta che la Patria additava. Qualcuno cadde durante il percorso, qualcuno precipitò; ma la falla fu tamponata per l'opera e per merito, non ultimi, degli autieri del 6° Raggruppamento.

Vieppiù gradito il riconoscimento, quando esso viene da fuori e quando le lodi le tributano gli estranei. Per cui riporto, qui appresso, un brano che Manlio Cecovini ha scritto a pag. 188-189 di un libro pocket della casa editrice Longanesi: «Ponte Perati – La Julia in Grecia».

– «A una curva, un autocarro ci sbarrò la strada. Era slittato obliquamente nella mota fino ad uscire con le ruote posteriori dalla carreggiata. Il fondo della strada era tutto segnato, scavato, travagliato dal continuo afflusso

CAPITOLO 5

di automezzi pesanti che annaspavano senza posa su per l'erta, recando pane, munizioni, e soldati insonnoliti. Ogni tanto, un autocarro usciva di strada e, se era abbastanza fortunato, si fermava sulla costola. Allora gli autieri saltavano giù con picchi, badili e corde e cercavano di rimetterlo in linea di marcia. Altre volte precipitava nel fondo valle ed era abbandonato con tutto il suo carico. Non c'era tempo per i recuperi difficili; la strada doveva rimanere sgombera ad ogni costo. Osservai per un po' gli uomini intenti nell'opera di salvataggio. Erano sfiniti, con gli occhi allucinati. Brutto mestiere, il loro: arrivavano in piena notte dietro le linee, scaricavano rifornimenti e caricavano feriti e portaordini. Si fermavano qualche minuto e via, di ritorno, a Berat, a Valona, a Fieri, a Durazzo, a Tirana. Una vita d'inferno, mangiando sì e no un rancio caldo alla settimana, senza una sosta, senza un vero lungo sonno ristoratore, sempre esposti agli attacchi aerei, sempre in pericolo di perdere le macchine lungo la scarpata a picco della strada fangosa».

Ma, ironia della sorte, proprio in quei giorni l'Intendenza era più severa con noi, più minacciosa, fino a trasferire in Fanteria e, quindi, in prima linea, gli autieri con l'automezzo guasto o in riparazione. E dagli organi del movimento stradale fioccavano punizioni e segnalazioni di punizioni più strane e impensate. Ne ricordo una, comica nella forma, ma tragica nella sostanza, a carico di un autiere dei più provati, sorpreso ai margini della strada a concedersi un istante di riposo: «SI ADDORMENTAVA SENZA AUTORIZZAZIONE».

L'ironia del racconto si fa amara, come allorché venne annullato un servizio che avrebbe dovuto recapitare un carico di pomata antiassiderante, per sostituirlo con uno di opuscoli di propaganda. Non mancarono tuttavia i riconoscimenti, come l'encomio in data 12 gennaio 1942, tributato da parte dell'Intendente Superiore, generale Scuero, alle unità automobilistiche di Durazzo e Valona.

Giungevano nuovi reparti dall'Italia, destinati soprattutto al 10°, e automezzi nuovi, requisiti, riverniciati dal 6° e destinati a sfilare per le vie di Atene.

«Noi, invece, continuammo ad usare quelli logorati da un intenso impiego; quelli ormai vecchi ma che avevano, però, tanti episodi eroici da raccontare, tanta esperienza per arrampicarsi su per le impervie strade dei monti albanesi e che recavano i segni evidenti delle ferite inferteci dai Greci.

Entrati in funzione i nuovi reparti giunti dall'Italia, il servizio automobilistico subì un nuovo e definitivo riordinamento. Il 10° Autoraggruppamento di manovra rimase a Tirana ed oc-

Altro automezzo precipitato fuori strada sulla tratta Valona-Tepeleni. Questa volta, un morto e due feriti (foto Museo Storico).

cupò i locali che noi avevamo lasciati, mentre il 6°, passato alle dirette dipendenze dell'11ª Armata, si trasferì a Fieri, poco lungi da Berat, dove gli autoreparti del XVI Autogruppo erano quasi giornalmente sottoposti alle offese aeree.

Il 26 febbraio del 1941, venne anche per il Comando del 6° Autoraggruppamento il battesimo del fuoco. Verso mezzogiorno volarono su Fieri cinque bombardieri e tre caccia di scorta che lanciarono in fretta e senza ripassare alcuni grappoli di spezzoni che, per fortuna, non scoppiarono tutti su quel terreno molle e acquitrinoso. Ma penso che non solo su noi e sul Comando Tappa erano diretti i colpi, ma su di un obiettivo molto più importante: il Comando dell'11ª Armata che, per sua buona sorte, si era da poco spostato altrove. Per lungo tempo siamo stati a contatto di quelle bombe che avevano formato, cadendo, pozzetti d'acqua profondi, recintati poi dagli artificieri con filo di ferro spinato e la scritta: «BOMBA DI AEREO INESPLOSA – 26 FEBBRAIO 1941».

Quel 26 febbraio fu un giorno di lutto e di dolore per noi. Su poco più di 30 uomini in forza, il nostro reparto ebbe un ufficiale ucciso ed un altro ferito ed una decina di soldati feriti.

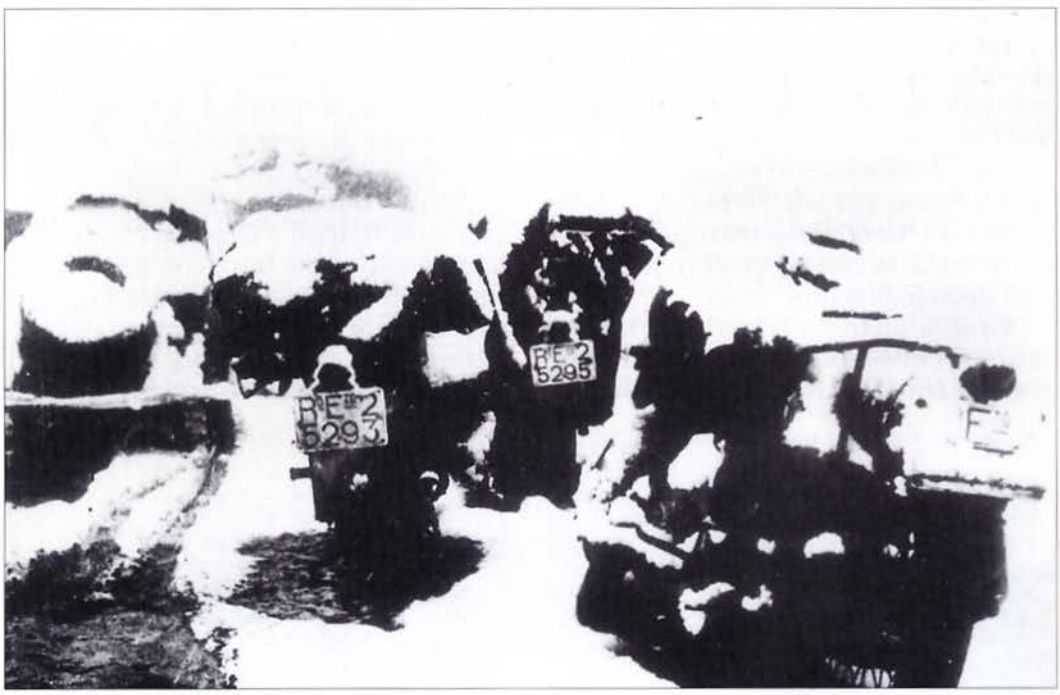
La sera quando, riuniti, ci contammo, non eravamo più nemmeno in venti e, per chiudere in bellezza la giornata, venimmo a sapere che la notte precedente un'altra incursione su Tirana aveva ucciso un sergente ed una quindicina di soldati del 26° Centro Automobilistico. Molti altri i feriti. E li conoscevamo quasi tutti!

A poco a poco, la vita riprese il ritmo di prima, ma turbata dalle notizie catastrofiche che giungevano dal fronte, mentre gli autieri continuavano a compiere, come sempre, la loro diuturna fatica, dislocati a Tepeleni, Sinanai, Valona, Berat e in varie altre località, tra i boschi e gli acquitrini, pesantemente in marcia sotto il tiro nemico e le offese aeree, percorrendo la paurosa strada della «Serpentina» e quella del «Passo Logora», che logorava le macchine e il sistema nervoso dei conduttori.»

L'autore non lesina frecciate all'indirizzo di certi ufficiali di ogni grado, pronti a mettersi al sicuro a danno dei propri sottoposti, sullo stile di... armiamoci e partite! e non si fa scrupoli di svelare le misere condizioni nelle quali erano costretti a combattere i fanti. L'ironia diventa sarcasmo allorché egli racconta di una pacchiana «sceneggiata» imbastita con una finta battaglia tra Italiani e Greci (o meglio Italiani vestiti come tali), con finti morti, finti feriti e finti prigionieri, allo scopo di far girare un film di propaganda. Il Berardi non si fa neppure scrupolo di svelare episodi disonorevoli, quali il

Scorcio della strada Valona-Tepeleni (foto A. Segati).

Inverno 1941-42. Autocarri parcati in mezzo alla neve al Passo Logora (foto SME-Ufficio Storico).



Anche le motociclette sono ammantate di neve, nell'inverno a Passo Logora (foto SME-Ufficio Storico).

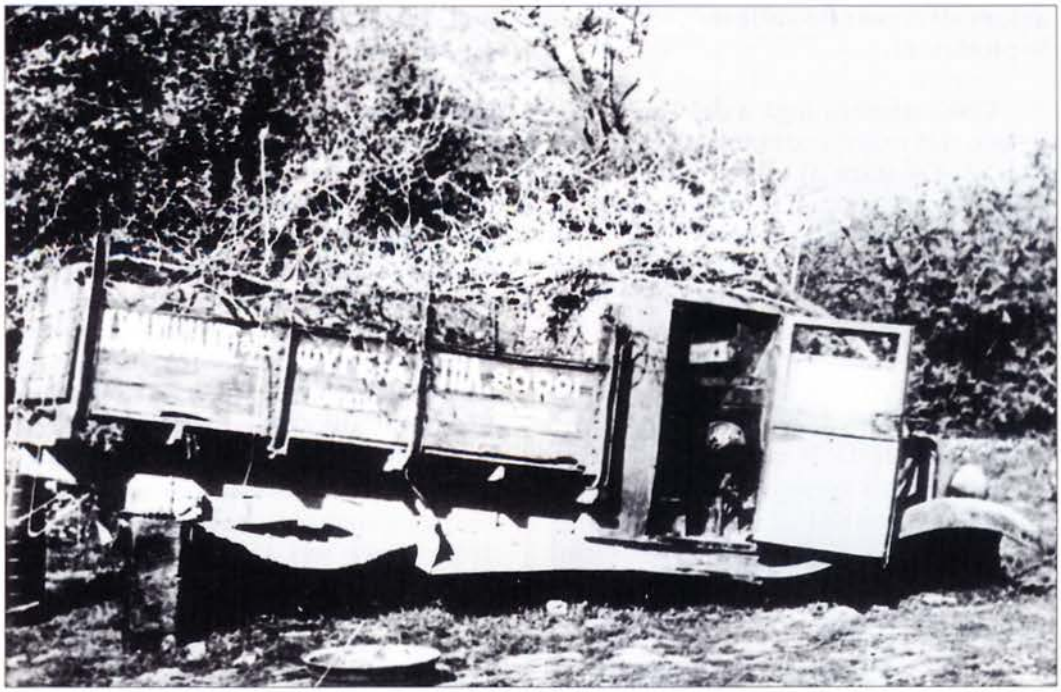
mercato nero praticato da un ufficiale automobilista del 158°, morto poi in un conflitto a fuoco con i Carabinieri che lo avevano sorpreso in flagrante.

«La visita di Mussolini impresse una nuova spinta alle operazioni. Truppe e materiali giungevano continuamente dall'Italia ed erano avviati subito in linea, anche se incomplete e senza dotazioni di reparto al seguito. Munizioni, solo quelle individuali. Ma quando le munizioni erano finite, quando nessuno gliene portava perché più non ce n'erano, ai reggimenti che arretravano venne tolto l'onore della bandiera.

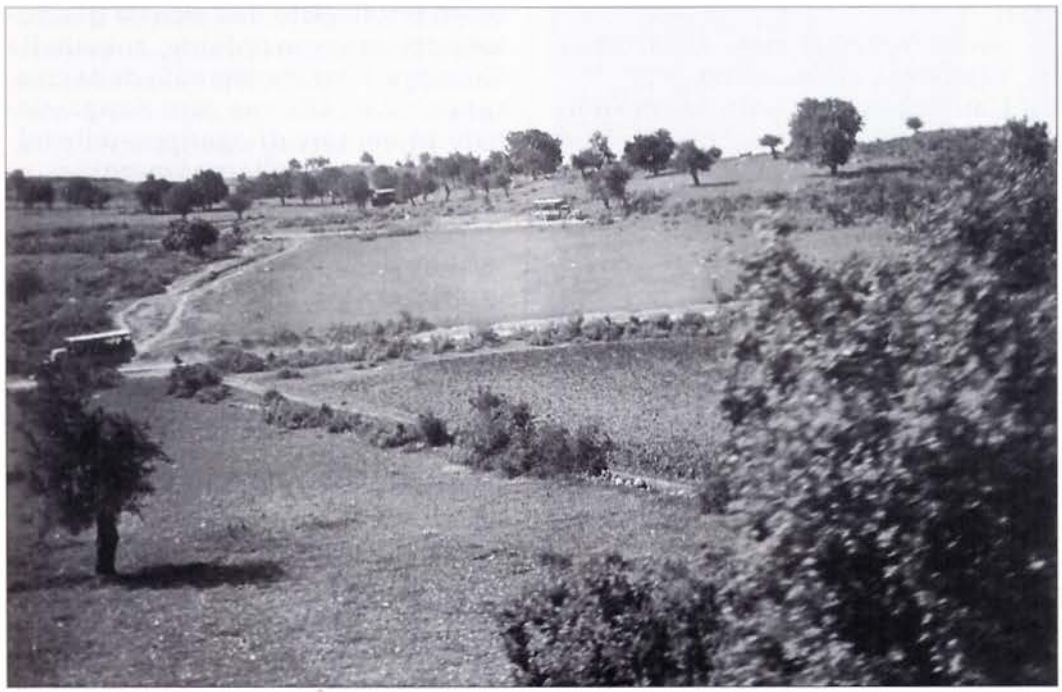
Venne poi anche il 10° Autoraggruppamento di Manovra che, come già detto, aveva un'attrezzatura molto più ricca della nostra; al suo confronto, facevamo una ben meschina figura.

Verso la metà di giugno lasciammo Goranshi e, per Giorgiugat, superato il Kalibaki, arrivammo a Gianina dove i Tedeschi che l'avevano già occupata non ci fecero entrare e la superammo dalla strada di circonvallazione, in un mattino umido e nebbioso.

Man mano che ci inoltravamo nel territorio greco, ci rendevamo conto di quanto era stata dura la guerra anche per loro: carcasse di automezzi e di carri armati, cannoni smontati e affusti ai margini delle strade e in fondo ai burroni, insieme alle carogne degli anima-



Resti di un autocarro nemico sul fronte greco-albanese. Si notano le scritte in caratteri greci (foto SME - Ufficio Storico)



La conquista della Grecia è stata realizzata; alcuni automezzi percorrono una strada nei pressi di Anphilochia (foto A. Segato).

li; paesi bombardati, magazzini incendiati, depositi saltati in aria, case con i tetti scoperchiati, macerie.

Finalmente, riposo ad Amphilokias, un paesino ridente che si affaccia sulla riva di una stretta e profonda insenatura, in fondo e nella parte più interna del Golfo di Arta.

Pochi giorni dopo, giunse nei pressi la Divisione «Acqui», quella che sarebbe poi stata barbaramente trucidata a sangue freddo dai Tedeschi a Cefalonia, che si accampò lungo i fianchi del monte. Chi ce lo avrebbe detto che quei giovani che avevamo avvicinato, avrebbero fatto una così brutta fine?

Abbiamo saputo dopo che, ultimate le operazioni belliche contro la Grecia, il comandante dell'11ª Armata aveva chiesto che la sua Armata, al completo e sotto il suo Comando, venisse trasferita in Africa oppure in Russia. La sua aspirazione era quella di portarci a morire ammazzati ed ottenere, lui, il bastone di maresciallo d'Italia.»

Da Amphilokias, il 6° venne trasferito poi ad Atene. Notevole difficoltà, in questa nuova sede, veniva determinata dal fatto di dover coesistere con i Tedeschi.

Ad Atene, il colonnello Biffoli venne sostituito nel comando da un tenente colonnello il quale volle basare la sua

CAPITOLO 5

azione di comando sulle minacce e sulle punizioni.

«Conseguenza logica del comportamento del nuovo comandante: gli autieri, per evitare di essere puniti, producevano guasti agli automezzi e... rimanevano a casa. In tal modo interi reparti erano inefficienti ed il servizio trasporti subiva serie difficoltà. E ciò, in aggiunta alle difficoltà che causavano gli autoreparti con Mercedes, per le rotture dei perni di sterzo che non si trovavano di ricambio e che, in attesa che arrivassero dall'Italia, rimanevano fermi.

In Grecia, i reparti automobilistici erano così dislocati:

– Comando del Raggruppamento ad Atene;

– Comando XVI Autogruppo a Wrakati;

– Comando X Autogruppo a Daphni;

– Comando CVII Autogruppo a Kaidari;

– Autoreparti al Pireo, Volo, Corinto, Pelopónneso, Salonicco, ecc.

L'attività di tali reparti seguitò ininterrotta ed essi furono sottoposti a nuovi disagi e fatiche per le interruzioni ferroviarie (ad esempio, quella del Ponte di Mirallo) e stradali; per il trasporto delle truppe nelle località insidiate dai partigiani; per rifornire i presidi dislocati nei punti più lontani; per il servizio postale; ed infine, per rifornire di viveri la popolazione civile. In ultimo, per rilevare le unità che giungevano in treno dall'Italia per essere avviate in Africa dai vari porti della Grecia per confondere le idee degli informatori nemici, celare i movimenti di truppe destinate oltremare ed, eventualmente, sottrarle ai pericoli delle offese aeree e dei siluramenti.

Due nostri autieri (non so precisare se del 347° o del 174° Autoreparto) adibiti al servizio postale, ebbero gli autocarri incendiati, essi seviziati, arsi e lasciati carbonizzati lungo la strada. Non credo che il doloroso evento e i nomi di quei due caduti siano stati posti in risalto e fatti conoscere in Italia nel dovuto valore, così la Patria non ha potuto premiare, come meritavano, il loro olocausto con una ricompensa ed eternarne la memoria».

10° Autoraggruppamento

Il 10° è forse il reparto di cui si riesca a conoscere più a fondo le vicissitudini, in ciò privilegiato dall'attività di scrittore del suo comandante, colonnello Giuseppe Papi, innamorato della creatura affidata alle sue cure e appassionato promotore di ogni possibile iniziativa tesa ad esaltarne i meriti.

Costituitosi nel giugno del 1940, esso venne mobilitato per l'Albania a novembre dello stesso anno. Il LII Autogruppo era già sul posto da un paio di mesi, essendo partito dal Veneto il 31 ottobre (con alcuni autocarri fermi ancora a Bari in attesa di imbarco), quando, il 21 dicembre, anche il personale del Comando dell'Autoraggruppamento, del LI Autogruppo e di un paio di autoreparti, prendeva la via dell'Al-

Il colonnello Giuseppe Papi, comandante del 10° Autoraggruppamento, al suo arrivo al porto di Durazzo (foto Museo Storico).

bania, a bordo di 25 aerei tedeschi tipo «Junker».

La guerra, in quel momento, era nella sua fase culminante. Mentre attendeva alle operazioni di sistemazione in un territorio sul quale tutto, dalle strade agli accantonamenti, era da costruire o da completare, il reparto cominciò ad operare. Per i primi giorni, si trattò in massima parte di viaggi ricognitivi, tesi a saggiare le possibilità offerte dal paese, a scoprire le difficoltà che si sarebbero incontrate, a individuare le soluzioni più appropriate.

Era già Natale. Gli ufficiali più giovani non nascondevano il loro entusiasmo per esser stati chiamati a parteciparre a un'impresa che veniva prospettata come esaltante e si sentivano fieri di porre tutte le loro energie al servizio della Patria. I più anziani, per contro, correvano con i loro ricordi ad altri Natali analoghi, legati alle loro precedenti esperienze di guerra, e tornavano ad aleggiare i fantasmi delle trincee del Carso, dell'Altopiano di Asiago o dei dirupi del territorio abissino della ancora fresca guerra d'Africa... e si chiedevano quanti altri ancora ne avrebbero dovuti trascorrere lontano dalle loro famiglie, ora che una rapida conclusione della guerra si era rivelata un'illusione.

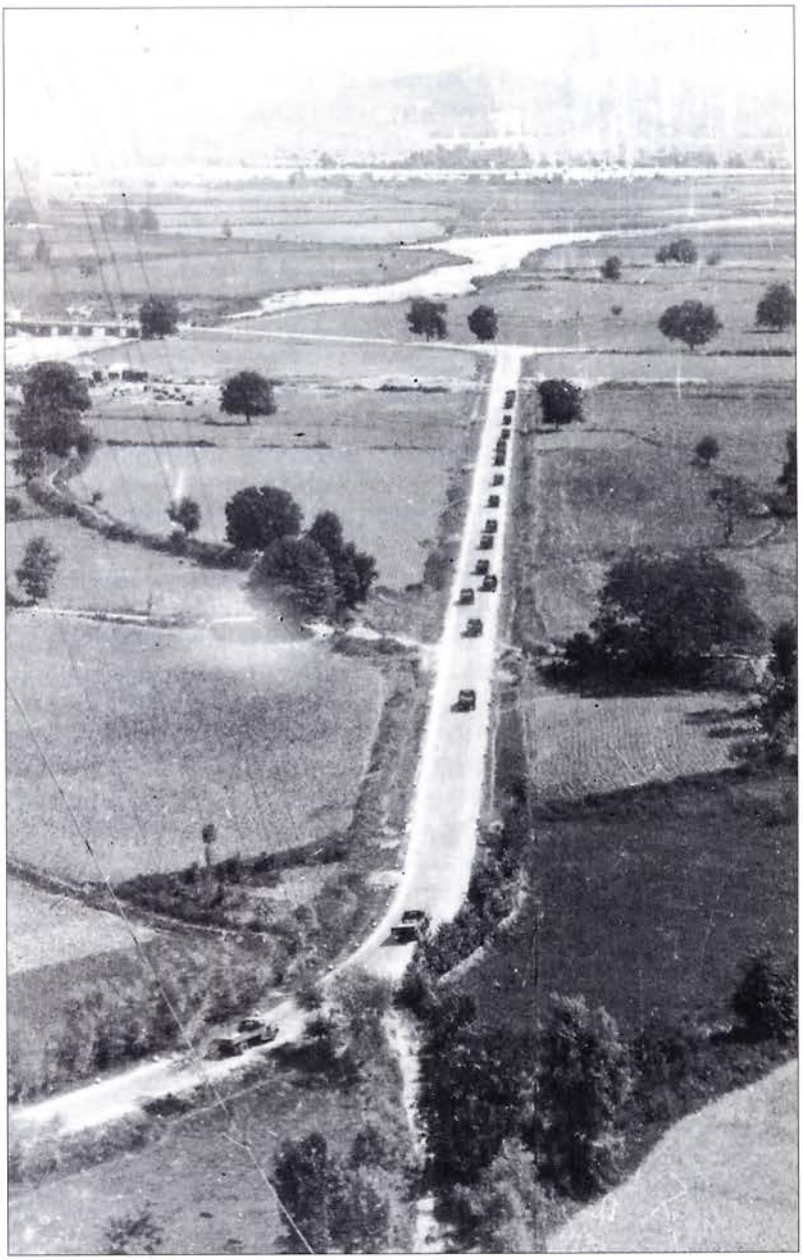
Alla data del 15 gennaio, dopo alcune operazioni di riordinamento, il 10° Autoraggruppamento era articolato in:

– LI Autogruppo (con gli autoreparti 58°, 105°, 158°, 159°, 167°, 345°, 347°);
– LII Autogruppo (con gli autoreparti 17°, 25°, 162°, 166°, 169°, 214°);
– 10° Reparto soccorso stradale;
– 320° Autoreparto Misto;
– 2 sezioni ambulanze;
– 2 sezioni autobotti;
– 2 sezioni autobus.

Inoltre, dal 10 marzo al 13 aprile, esso ebbe alle proprie dipendenze, per il solo impiego, anche il CIV Autogruppo, proveniente dal 3° Autoraggruppamento, con gli autoreparti 39°, 48°, 49°, 92°, 123°, 141°.

In totale, l'Autoraggruppamento ebbe alle dipendenze, per l'impiego, 21 autoreparti, tenendo conto anche di un Reparto Speciale Autobus costituitosi il 10 aprile del 1941, su ordine dell'Intendenza Superiore, con mezzi requisiti e con autobus in dotazione alle varie unità presenti in Albania.

Fu appunto verso la metà di gennaio che prese avvio la vera e propria attività di trasporto. Il lavoro di maggior entità si svolgeva presso il porto di Durazzo, dove affluivano in continuazione navi recanti i carichi più eterogenei, dai viveri, alle munizioni, agli animali. Di regola, le navi attraccavano di giorno ma, anche quando giungevano di notte, l'attività di carico e trasporto non conosceva soste e proseguiva sotto la luce dei riflettori.



Il 345° Autoreparto in autocolonna nei pressi di Elbasan, nella valle dello Shkumini (foto Museo Storico).

Ogni sera la Direzione Trasporti faceva pervenire al Comando dell'Autoraggruppamento gli ordini di servizio su un ampio foglio (denominato "lenzuolo"), dove venivano meticolosamente riportate tutte le indicazioni relative ai servizi da espletare il giorno successivo: autoraggruppamento o ditta civile incaricati del trasporto, numero e tipo di mezzi, località di carico, ora di presentazione, quantità e qualità delle merci e perfino il servizio da compiere nel viaggio di rientro in sede, ai fini della realizzazione della massima economia.

CAPITOLO 5

Nell'arco della sera e della notte gli ordini dovevano poi discendere agli autogruppi e da questi agli autoreparti. Veniva perciò richiesta una forte rapidità di esecuzione prima agli scritturali dei Comandi e subito dopo ai motociclisti che dovevano precipitarsi verso tutte le direzioni a smistare gli ordini in tempo utile. Nell'ambito di questa attività, l'Autoraggruppamento ebbe purtroppo a lamentare una vittima, il motociclista Mario Pedone, travolto e ucciso da una mandria di cavalli imbizzarriti.

Dato il raggio d'azione del reparto, i viaggi non superavano mai i 240 chilometri tra l'andata e il ritorno e si concludevano, di massima, entro il giorno d'inizio. Se vi furono, pur se rari, ritardi, questi derivarono da imprevisti quali dirottamenti, eccessiva sosta per lo scarico o piogge violente che alteravano lo stato di transitabilità delle strade.

Frequenti e dettagliate erano le direttive provenienti dall'alto, cioè dalla Direzione Trasporti dell'Intendenza, volte soprattutto a migliorare il comportamento dei militari alla guida. Ad esse corrispondeva un efficace sistema di controllo lungo le strade e non mancarono multe e provvedimenti disciplinari a carico di conduttori, soprattutto per eccesso di velocità. A parziale discarico di questi occorre però precisare che spesso le infrazioni venivano commesse per colpa degli ufficiali comandanti dei reparti trasportati i quali, viaggiando in cabina, spronavano l'autista ad accelerare l'andatura.

Lungo gli itinerari di maggior traffico, vennero istituiti dei posti ristoro, affidati alla conduzione di personale con precedenti di mestiere nella vita civile, presso i quali i conduttori potevano contare su un pasto, quasi sempre caldo.

Dal momento della sua costituzione fino all'aprile del 1941, l'Autoraggruppamento aveva compiuto 31.404 missioni, trasportando 144.811 uomini, 4.177 quadrupedi e 1.040.739 quintali di materiali, con una percorrenza complessiva di 8.606.220 chilometri, pari ad una giornaliera di 117 chilometri per automezzo, tale da suscitare la perplessità dello Stato Maggiore sulla veridicità della cifra, se non fosse stata suffragata da elementi inoppugnabili. La cifra assumerà il suo giusto risalto ove si consideri su quali strade questi chilometri vennero percorsi e la concomitanza dell'intera stagione invernale. Si trattò di uno sforzo poderoso che sottopose a un forte logorio il materiale automobilistico impegnato ogni giorno, senza soluzione di continuità.

Visto nelle sue linee generali, l'impiego operativo dell'Autoraggruppamento può essere distinto in tre fasi, corrispondenti ad altrettanti periodi:

Trasporto di mezzi corazzati: il rapporto con l'automezzo e il fatto che venga trasportato sul cassone, forniscono la misura tangibile delle dimensioni e del peso dei nostri mezzi corazzati (foto Museo Storico).

– nei mesi di gennaio e di febbraio del 1941, la sua attività logistica fu volta al rafforzamento difensivo del fronte sud;

– quella del mese di marzo fu dedicata ai trasporti delle Divisioni «Casale», «Piemonte», «Firenze» e «Cuneense», in movimenti strategici di preparazione sempre sul fronte sud;

– in aprile, l'Autoraggruppamento operò invece per gli spostamenti delle Divisioni «Puglia», «Messina», «Marche», «Cagliari» e per trasporti di colonne operative.

Il trasporto della divisione «Casale», costituita quasi completamente da soldati romagnoli, corregionali perciò di Mussolini, suscitò l'interesse dello stesso Capo del Governo, il quale attese l'autocolonna lungo l'itinerario, la fece sostare e si intrattenne in scambi di battute con i militari della divisione e con gli stessi conduttori, verso i quali ebbe parole di elogio e di incoraggiamento.

Il trasferimento della «Firenze», invece, va ricordato per la rapidità con la quale venne eseguito, tale da suscitare incredulità prima e compiacimento poi del pur esigente e burbero Direttore dei Trasporti.

Si trattò di movimenti effettuati con un numero di mezzi inadeguato alle necessità, il che fece sì che gli autieri dovessero operare sia di giorno che di notte, senza sosta, superando ogni dfficoltà per strade impervie, spesso rese impraticabili da interruzioni o inondazioni.

Il 23 aprile venne stipulato l'armistizio con la Grecia e, se nella circostanza del Natale l'esperienza era servita ai più anziani per acquisire l'opportuno disincantamento, questa volta la stessa esperienza fu per essi foriera di cocente inganno. L'armistizio da essi già vissuto era infatti quello del 4 novembre 1918, con la fine della guerra, le licenze, il ritorno a casa; e molti si illusero che l'evento potesse replicarsi. Non si sospettava invece che, per i più, la guerra sarebbe continuata su altri fronti. Tuttavia, un netto miglioramento lo si ebbe ugualmente: i servizi diminuirono, a turno tutti si recarono in licenza, alcuni furono anche rimpatriati.

A compendio dell'attività del raggruppamento, dall'arrivo al momento dell'armistizio, possiamo assumere alcune considerazioni dello stesso colonnello Papi.

«Solo chi vi è stato – scrive il comandante – ricorderà il bivio di Vorra, la paurosa strada con «serpentina» tra le montagne, quelle per Glava, Puka e Fukes, per Piscopeia e tutte le altre per raggiungere le truppe operanti sulle pendici del Tomori e nella zona di Voritza.

Automezzi del 345° Autoreparto trasportano truppe verso il fronte (foto V. Noto).

CAPITOLO 5

In tanta fatica non mancarono eroismi degni di riconoscimenti simili a quelli dei fanti che, inchiodati nel fango, impedivano l'avanzata nemica. Ricordo, tra i molti, il recupero di 2 autocarri Fiat 666, del 25° Autoreparto, raggiunti dalle artiglierie nemiche sul passaggio della Vojussa e ivi immobilizzati per la morte degli autieri che li guidavano; la morte dell'autiere Bagarol, del 58° autoreparto, sparito col suo autocarro nelle acque del Drin di fronte a Dibra; la sfida agli innumerevoli bombardamenti aerei al ponte di Berat ove venivano colpiti automezzi e autieri. Uno di questi, sebbene ferito e trasportato all'ospedale, appena rinvenne si preoccupò soltanto di conoscere la sorte del suo automezzo.

Tanti altri episodi potrebbero dimostrare la resistenza, il coraggio, lo sprezzo del pericolo di questi nostri soldati obbedienti, laboriosi e gelosi del loro automezzo, che davano vita a una moltitudine di combattenti privi di tutto e immobilizzati sul terreno.

Ma se questa fu l'opera di coloro che animavano i motori, un encomio meritano anche tutti i comandanti di autoreparto che seppero guidare e forgiare i loro uomini in una gara continua di emulazione e di cura degli automezzi, tanto che l'Autoraggruppamento può vantare di non aver mai inviato un au-

Un autocarro colpito dall'aviazione inglese sulla Vojussa e recuperato dagli Italiani (foto Museo Storico).

Un'autocolonna si appresta alla non facile traversata del Drin, il più lungo fiume d'Albania, su un ponte di barche (foto Museo Storico).

tocarro alla riparazione nei Parchi.

Lode va perciò anche agli innumerevoli, modesti operai che, ricostruendo e sostituendo parti di ricambio difficilmente trovabili, seppero far scendere la massa degli automezzi inefficienti ad una media del 5%.»

Anche l'opera del 10° Reparto Soccorso Stradale fu degna di nota. Tutti i suoi nuclei si mossero in ogni ora e con ogni tempo. Dal dicembre del 1940 all'aprile del 1941 effettuarono 493 recuperi, valida testimonianza dello spirito di sacrificio e della competenza degli autieri che di quei nuclei fecero parte.

Per festeggiare la vittoria, la Germania indisse una grande parata ad Atene e il Comando Superiore italiano affidò proprio al 10° Autoraggruppamento l'autotrasporto che venne chiamato «la colonna di Atene». Vennero utilizzati 200 Fiat 626, tutti riverniciati a nuovo in grigioverde, sui quali spiccava, in bianco, la scritta «10° Autoraggruppamento di Manovra».

La colonna, partita da Korcia e varcato il confine greco-albanese, passò alle dipendenze dei Tedeschi. Senza neppur tentare di celare la propria sfiducia, il comandante tedesco affermò che almeno il 30% di quei mezzi si sarebbe fermato per strada e, affinché non costituissero intralcio alla colonna tedesca, li fece marciare lontani dai propri, su strade secondarie e sconnesse. Tutti gli automezzi, nessuno escluso, arrivarono invece ad Atene e sfilarono con stile e disciplina tali da sembrare – parole di chi vide la ripresa cinematografica – legati l'un l'altro con un filo.

Terminata la sfilata, la colonna italiana venne relegata dai Tedeschi a 70 chilometri da Atene, dove il personale poté provvedere alla cura dei propri mezzi, ma dove dovette ancora subire sorprusi e umiliazioni da parte dell'alleato.

Alla fine di maggio una nuova autocolonna, anch'essa di 200 automezzi, effettuò il trasporto del 3° Reggimento Granatieri, ripercorrendo in parte – quasi un revival di eventi passati – quella stessa vecchia strada ottomana che un quarto di secolo prima, nel Corso della Prima Guerra Mondiale, era stata riattata e rimessa in funzione dagli stessi Italiani. Al seguito, lo stesso colonnello Papi, appassionato di cultura ellenistica, non riusciva a reprimere un sentimento di smarrito rammarico al ricordare come, quasi un secolo prima, gli Italiani erano andati a combattere per la libertà di quella terra culla di civiltà e che invece ora avevano stoltamente aggredito. Lungo l'itinerario, ad ogni passo, un corteo di croci disseminate sul terreno, di ogni foggia, ad indicare altrettanti caduti di tanti diversi popoli; e carri armati e veicoli incendiati e rovesciati; e cannoni squarciati o abbandonati, testimoniavano l'ancora fumante passaggio della guerra.

Autocarri della colonna Atene, del 10° Autoraggruppamento, in marcia verso la capitale greca per partecipare alla sfilata (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 5

Un singolare incontro, lungo il percorso: un Fiat 666, colpito e rovesciato, dal quale venne recuperato il motore e asportata la targa, nr. R.E. 8/5618, ora custodita presso il Museo della Motorizzazione. In seguito, dalla stessa targa, sarebbe stata ricostruita l'odissea del mezzo. Esso era appartenuto al 360° Autoreparto, in Africa. Abbandonato nel corso della prima ritirata di Sidi el Barrani, era stato recuperato e catturato dagli Inglesi e da questi evidentemente ceduto ai Greci; ora (casualità della vita!) tornava di nuovo in mani italiane.

Nel mese di luglio del 1941 gli organi del 10° Autoraggruppamento erano dislocati tra Tirana, Durazzo, Scutari e Valona. Era già pervenuto l'ordine del rientro in Italia del Comando Autoraggruppamento, dell'intero LI Autogruppo e di altri 4 autoreparti quando, il giorno 13 nel Montenegro, confinante con l'Albania, scoppiò la rivolta.

Di questo e di ciò che successivamente avvenne, parleremo nella seconda parte di questo capitolo.

3° Autoraggruppamento

L'unità faceva la sua apparizione, sullo scenario dei Balcani, nell'aprile del 1941, quando stava prendendo avvio la controffensiva che, il 24 dello stesso mese, avrebbe condotto alla capitolazione della Grecia.

Il Comando della 9ª Armata faceva

Il Fiat 666 protagonista della singolare odissea raccontata nel testo e la cui targa è conservata ora presso il Museo della Motorizzazione della Cecchignola (foto Museo Storico).

presente al Comando Superiore che la propria Intendenza disponeva di un solo autoreparto, con il quale era impossibile risolvere problemi logistici di respiro, nonostante il generoso e costante concorso dell'Intendenza Superiore. Era necessario, pertanto, assegnare all'Intendenza della stessa 9ª Armata, in proprio, 2 autogruppi.

Il 4 aprile del '41 avveniva dunque l'imbarco, dal porto di Bari, con la nave «Tergestea», del Comando del 3° Autoraggruppamento e di alcune sue unità; il 6, dal porto di Brindisi, salpava la «Città di Agrigento» con un'ulteriore aliquota e con il comandante stesso del raggruppamento, colonnello Salvatore Leboffe.

Il reparto, nella sua articolazione iniziale, si componeva di:

– CIV Autogruppo, con gli autoreparti 123° (leggero), 39°, 48°, 49°, 92° e 141° (pesanti);
– XI Battaglione movieri stradale;
– 3° Reparto soccorso stradale;
– 3 sezioni ambulanze;
– 2 sezioni autobotti;
– 1 officina pesante.

In settembre, sarebbe entrato a farne parte anche il ponderoso LII Autogruppo, proveniente dal 10° Autoraggruppamento, con gli autoreparti 58° (leggero), 90°, 105°, 162°, 166°, 167°, 169°, 214°, 215°, 320° e 345° (tutti pesanti).

L'organico prevedeva 433 autocarri leggeri (tra cui Fiat 618, 621 L, 621 N, Bianchi «M», SPA 38/R, OM Taurus, Mercedes Benz) e 477 pesanti (621 PN, 18 BL, 632, 633, 634, 635, 666, Alfa Romeo 85, 350, 500, 800, Lancia RO e 3 RO).

Neppure il tempo di trovare una stabile sistemazione ed il reparto si trovava già in piena bagarre. Giungevano i primi elogi, come quello dell'Intendenza Superiore per un'autocolonna effettuata dal 49° Autoreparto per trasporto di quadrupedi; ma cadevano anche i primi lutti: il 13 aprile un sottufficiale e un autiere decedevano e un altro autiere rimaneva seriamente ferito per un attacco a un'autocolonna da parte di aerei nemici.

I vari reparti erano distribuiti, in questa fase iniziale, tra Tirana, Shiak, Valona e Sassobianco.

Con la capitolazione della Grecia e della Jugoslavia, alla 9ª Armata veniva affidato, il 26 di aprile, il compito di occupare l'Albania, la Dalmazia meridionale fino alla Neretva, il Kossovo e Dibra; per conseguenza, gran parte dell'attività del raggruppamento, da allora in poi, avebbe avuto il suo inquadramento spaziale nel settore di operazioni suindicato.

Vi ritorneremo nella seconda parte del capitolo.

9° Autoraggruppamento

Poco appare nei quadri di battaglia, nelle situazioni e nella corrispondenza in genere, il nome del 9° Autoraggruppamento di Manovra.

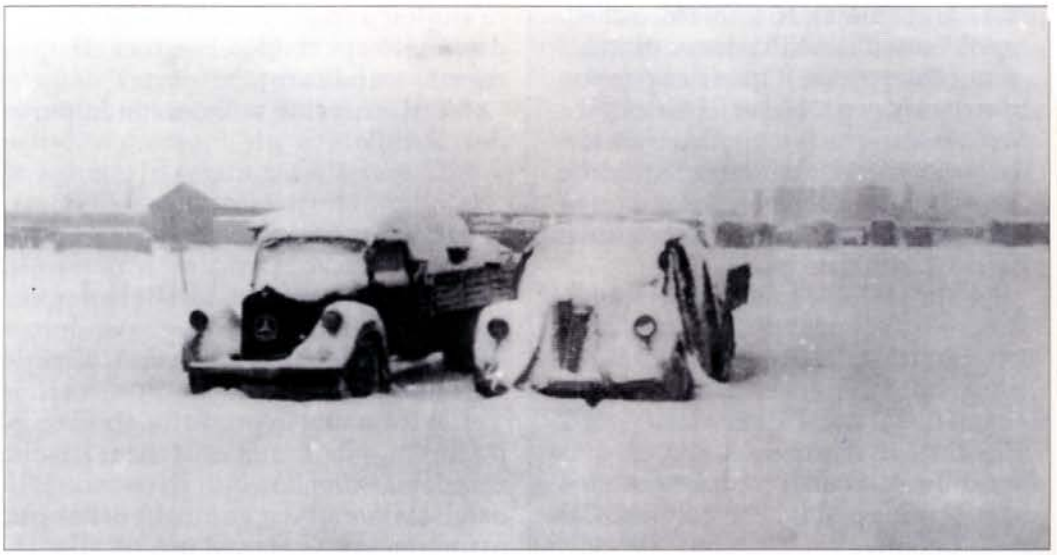
Ciò è dovuto, in primo luogo, al tempo limitato della sua esistenza. La sua comparsa sulla scena di operazioni albanese avveniva a controffensiva già ultimata; esso entrava infatti alle dipendenze dell'11ª Armata, affiancando il 6° Autoraggruppamento dalla data del 24 maggio del 1941, con la seguente articolazione:

Non sono sempre bombe, incidenti e fatica: gli autieri a Tirana, trovano anche il tempo e lo spirito per scherzare (foto Museo Storico).

– CVII Autogruppo, su 2 autoreparti leggeri (17° e 159°) e 2 autoreparti pesanti (216° e 217°);
– 183ª Sezione pesante;
– 2 sezioni autobotti;
– 2 sezioni ambulanze.

Schierato inizialmente ad Amphilochia (Comando dell'Autoraggruppamento), a Koritza (Comando del CVII e gli autoreparti 159°, 216° e 217°) e Tepeleni (17°), a luglio l'intero complesso venne trasferito a Dafni (Comando del Raggruppamento e gli autoreparti 17° e 216°), a Volo (Comando del CVII e il 159°), Larissa (217°) e Corinto (183ª Sezione pesante).

CAPITOLO 5



Automezzi sotto la neve, nel terribile dicembre 1941, a Scutari (foto Museo Storico).

Il cambio di dislocazione era conseguenza delle nuove esigenze determinatesi con l'impianto delle varie basi marittime e col definitivo schieramento delle grandi unità susseguenti all'occupazione della Grecia.

Forse proprio nel giugno 1941 vennero toccate le punte più alte di movimento, venendosi a sommare i rifornimenti ordinari agli autotrasporti delle truppe, allo spostamento dei magazzini, alla costituzione delle scorte.

Le relazioni dell'Intendenza riportano, proprio per questo periodo, l'eccezionale percorrenza giornaliera di 221 chilometri per automezzo. Il dato si riferisce alla globalità del servizio trasporti per via ordinaria dell'11ª Armata, includendo quindi anche le percorrenze del 6° Autoraggruppamento, ma è ragionevolmente accettabile l'ipotesi che la cifra valga, in pari misura, per entrambi i reparti.

L'aumento delle percorrenze giornaliere e la necessità di fare tutto in fretta portava, come logica conseguenza, ad un incremento delle infrazioni per eccesso di velocità, infrazioni che l'Intendenza cercava di reprimere mediante l'intensificazione della vigilanza da parte della milizia della strada.

Un'autosezione leggera di autocarri Mercedes Benz del 216° venne in quel periodo distaccata a Lamia, a disposizione della Delegazione Ferroviaria, per ovviare all'interruzione nel tratto Mbrallo-Lamia; compito della Sezione era quello di ricucire i due tronconi, trasbordando i passeggeri e le merci da un capo all'altro dell'interruzione.

Da altra relazione dell'Intendenza si legge che, a causa delle rivolte nel Montenegro, il 9° subì perdite in uomini, in tutto l'arco della rivolta, pari a 15 morti, 28 feriti e 40 dispersi.

In settembre, l'Intendenza Superiore delle FF.AA. in Grecia proponeva allo Stato Maggiore Regio Esercito di rimpatriare il Comando del 9° Autoraggruppamento e di accorpare il CVII Autogruppo nel 6°.

Il 10 dicembre 1941 segnava la data della sanzione del provvedimento da parte delle Autorità centrali. Nel febbraio successivo, essa veniva materialmente applicata: il 9° Autoraggruppamento usciva dallo scenario dei Balcani.

Attività di rifornimento e di riparazione

Si è già abbastanza illustrato come la spedizione in Albania si fosse mos-

Luglio 1941. L'attraversamento del Canale d'Otranto si è fatto estremamente rischioso, e non poche navi vengono affondate: una mina, spinta dalla corrente, si è arenata nelle vicinanze di Valona (foto Museo Storico).

sa senza un'adeguata preparazione logistica. In campo automobilistico, l'organizzazione in atto all'inizio della campagna era del tutto inadeguata alle necessità delle pur esigue divisioni lanciate allo sbaraglio. Lo si è visto per quanto concerne i trasporti; non migliore era la situazione degli organi addetti al rifornimento dei carbolubrificanti e alla riparazione degli automezzi. Con l'aumento delle unità impegnate, inoltre, non sarebbero aumentati in proporzione gli elementi dei servizi.

Tanto per citare un dato significativo, la Direzione Automobilistica sarebbe stata costituita soltanto il 3 dicembre 1940, quando già si erano verificati i primi grossi rovesci sul fronte operativo.

Rifornimento carbolubrificanti

All'inizio delle ostilità, l'Intendenza dell'11ª Armata disponeva di 3 depositi, rispettivamente a Valona, Turan e Porto Palermo, dove erano accantonati, complessivamente, 7.100 fusti di benzina e 1.200 di gasolio.

Non appena ebbe inizio il ripiegamento, i depositi di Turan e Porto Palermo vennero soppressi e ne vennero costituiti 4 ad Hani Belabam, Berat, Sinanaj e Passo Logora.

Col prosieguo delle operazioni, i consumi avrebbero mostrato una progressione costante fino a raggiungere il loro massimo nel mese di aprile, in concomitanza con la fase di avanzata e dell'occupazione della Grecia.

Nel corso dell'inverno 1940-41 il servizio rifornimenti fu abbastanza regolare; solo qualche volta fu lamentata una certa carenza di gasolio o benzina, per mancato arrivo da tergo ai depositi di armata dovuto alla scarsa disponibilità di automezzi.

Nella fase di avanzata si dovettero costituire depositi intermedi per non allungare eccessivamente il braccio dei rifornimenti (Kalibaki, Porto Edda, Tepeleni, Giorgiugat, Neapolis), per poi abbandonarli e costituire quelli finali a Prevesa, Missolungi, Corinto, Volo, Atene e Lebadeia. Quest'ultimo sarebbe stato poi soppresso nel mese di novembre perché... poco frequentato.

Per il rifornimento dei depositi si cercò di privilegiare la via marittima, ma si incappò subito nella insufficiente disponibilità di piroscafi.

Per lo più il carburante veniva recapitato in fusti. Solo al Pireo (Drapezona) c'erano apposite cisterne di proprietà della società Socombel, dove ve-

CAPITOLO 5

niva conservato il carburante sfuso che poi sarebbe stato infustato prima della distribuzione agli altri depositi.

Non infrequente era il caso che dall'Italia giungessero quantitativi insignificanti o addirittura nulli per un mese intero; in tali circostanze i serbatoi del Pireo, che fungevano da scorta, venivano sottoposti a pericolosi salassi. I consumi mensili si aggiravano mediamente intorno alle 600 tonnellate per il gasolio e 450 per la benzina.

Nel febbraio del '42 la Shell mise a disposizione 4 suoi serbatoi a Volo, ma restarono a lungo inutilizzati, per mancanza di materia prima, vale a dire il carburante, che non veniva mai mandato dalla madrepatria. Nel mese di agosto dello stesso anno infatti, a causa dei mancati arrivi, le scorte di gasolio si ridussero a zero.

Sul finire dell'anno la situazione si fece insostenibile: le esigenze logistiche aumentarono in quanto entrarono alle dipendenze dell'Intendenza dell'11ª Armata anche le truppe di Creta e delle Isole Jonie, mentre i rifornimenti si facevano sempre più problematici per via delle interruzioni stradali e della diminuzione del traffico via mare.

Nei diari dell'Intendenza del Comando Superiore FF.AA. in Grecia, al mese di febbraio 1943 si legge:

– scorte di benzina: zero
– scorte di gasolio: zero.

I diari si fermano qui, a questo mese di febbraio '43. Conoscendo quale sarebbe stato l'epilogo del conflitto, questi due poveri, aridi dati, assumono un suono angoscioso e lugubre. Sembra di leggere le ultime righe di un diario di bordo vergato da un capitano mentre la nave sta affondando. Manca, su di esso, solo la parola «fine», l'unica parola che proprio lui, il protagonista, non potrà mai scrivere.

Settore riparazioni

Sempre a sostenere la necessità delle otto divisioni che avevano dato avvio alle ostilità, erano presenti 2 sole officine mobili pesanti (6ª e 7ª) e una leggera (l'8ª). Quest'ultima si dovette sobbarcare anche l'incarico di rifornire di ricambi (sempre carenti) le unità richiedenti. Compito già gravoso inizialmente e che si fece sempre più insostenibile con l'arrivo di nuove divisioni che apportarono altri forti nuclei di mezzi.

A coordinare tutta l'attività era la Direzione Automobilistica che venne però costituita, come detto, soltanto il 3 di dicembre del 1940, quando cioè erano ormai state ultimate tutte le operazioni di ripiegamento; questo, ad ulteriore riprova della scarsa attenzione data al problema logistico in sede di preparazione del conflitto.

Rifornimento di carburanti diretti verso il fronte greco albanese effettuato a mezzo di caterpillar (foto Museo Storico).

A ripiegamento completato, venne creato un Centro Logistico a Berat, con il compito di attendere ai rifornimenti e ultimare le operazioni di sgombero.

Il funzionamento dei servizi, in quel primo inverno albanese, venne perciò caratterizzato dai continui accorgimenti e ripieghi adottati per sopperire alla mancanza di stabilimenti e di organi dei servizi delle grandi unità affluenti in Albania, le quali erano sempre seguite, anche a sensibile distanza di tempo, anziché essere precedute, dai propri organi.

Solo l'arrivo del *1° Parco Automobilistico* avrebbe portato a un parziale riequilibrio della situazione. Il Parco sarebbe poi stato, per tutta la durata della permanenza delle nostre unità in Grecia, il cuore e il motore di tutta l'attività delle riparazioni e della ricambistica.

Esso era giunto in Albania il 10 gennaio del 1941, con un organico di 25 ufficiali e circa 800 tra sottufficiali e militari di truppa. Aveva al seguito una serie completa di ricambi per i principali tipi di automezzi e materie di consumo; inglobava 9 officine campali complete della scorta di materie di consumo.

Il suo laboratorio era dotato di 15 macchine operatrici (torni, trapani, mole, rettifiche, ecc.), accessori, utensili di lavoro, banchi di lavoro, banchi prova per impianti e sottocomplessivi elettrici, carica batterie, ecc.

Aveva inoltre un proprio parco veicoli costituito da 26 motocicli, 5 motocarri, 10 autovetture, 74 autocarri, 1 trattrice.

Lo schieramento avvenne, ad opera degli uomini e con i mezzi del parco stesso, in località Mioli, sulla direttrice Fieri-Valona, a tre chilometri dal fiume Vojussa. Nel frattempo, nella stessa vallata, un'impresa privata allestiva una prima serie di capannoni e baraccamenti. Una delle baracche divenne magazzino di gomme, mentre nel primo padiglione disponibile con pavimento in cemento vennero montate le scaffalature.

Subito dopo vennero montate le officine che iniziarono immediatamente a revisionare motori.

I primi automezzi, già da tempo fermi in attesa, poterono essere avviati alla riparazione. Cominciarono ad affluire anche quelli giacenti da mesi presso i reparti. In pochi giorni, il parco autoguasti fu saturo, a ulteriore dimostrazione di quanto la logistica fosse in ritardo rispetto allo sviluppo delle operazioni.

Il Parco assorbì anche quegli automezzi che da tempo giacevano presso un parco autoguasti di Valona che furono quasi tutti inviati in patria, non essendo più suscettibili di riparazione; provenivano infatti dalle requisizioni ed erano perciò già malconci di per se stessi; l'impiego bellico e due mesi di sosta sotto le intemperie li avevano ormai resi irrecuperabili.

Lo spiegamento completo del Parco veniva realizzato il 1° di aprile, giusto in tempo per la ripresa delle operazioni offensive.

Anche durante la fase di avanzata continuò, asfissiante, il ricovero degli automezzi. A metà aprile la cifra globale era arrivata a quota 1273; di essi, 217 erano stati riparati e riconsegnati, 291 spediti in patria, gli altri... stavano lì, ad intasare un parco autoguasti sempre più congestionato.

A giugno del '41, nell'ottica di una sempre più incisiva presa di possesso del territorio greco occupato, il Parco cominciò a subire smembramenti. Prime a partire e sparpagliarsi furono le officine mobili. Il 5 luglio la direzione e il magazzino ricambi vennero trasferiti ad Atene, nella caserma Lazzaretto. A Mifoli restava, per il momento, solo il grosso del laboratorio – in attesa di un suo trasferimento via mare – a smaltire il resto dei veicoli ancora in sofferenza e inviare in patria quelli irrecuperabili. Il trasferimento del Parco, solo l'aliquota trasportata via terra, richiese l'impiego di 100 autocarri pesanti.

In agosto, mentre il laboratorio era in viaggio da Mifoli, nel tentativo di tenere il passo con le esigenze delle riparazioni, ad Atene vennero requisite 8 officine civili greche. Un numero superiore non era al momento possibile, essendo già state requisite molte officine dai Tedeschi.

In settembre, quando la situazione poteva dirsi in un certo senso stabilizzata, gli organi di riparazione del 1° Parco Automobilistico erano costituiti da: 6 officine mobili e 1 stazione di servizio nella sede di Atene, 5 officine mobili, 2 pesanti e 1 stazione di servizio sparse sul territorio. A collaborare con essi, sempre le 8 officine civili.

Il gettito globale mensile delle riparazioni, di ogni livello e di ogni tipo di mezzo, nelle officine del Parco, assommava a 430; per contro, quello delle officine civili, in tutto, era di appena 45.

In ottobre, le officine civili erano di-

CAPITOLO 5

Officina leggera spiegata alle pendici dei monti albanesi (foto Museo Storico).

venute 18, con lieve aumento della produttività. Presso il Parco venne istituito un apposito ufficio per la sorveglianza delle lavorazioni esterne. Nel frattempo venivano presi contatti con la Fiat affinché questa società portasse la propria organizzazione ad Atene e, con quella, contribuisse alla riparazione degli automezzi, specie quelli pesanti. L'inizio dell'attività della Fiat venne ostacolato da lunghe e laboriose trattative con le autorità comunali di Atene e con il Comando tedesco per reperire locali adatti a ricevere l'officina.

A dicembre cominciavano le lavorazioni. I risultati, tuttavia, avrebbero tradito le aspettative, con grande delusione dell'Intendenza. Da un consuntivo stilato nel maggio dell'anno successivo, il gettito dell'officina Fiat, nel complesso delle riparazioni, sarebbe stato pari a un misero 2%.

Venivano così presi contatti con la Lancia, i cui primi operai giungevano nel giugno del '42.

La situazione delle giacenze, comunque, era nettamente migliorata rispetto a quella dei tempi di permanenza a Mifoli. Nel novembre del '41 presso il Parco giacevano solo 378 automezzi, dei quali 220 in lavorazione e 158 in attesa di riparazione. Va precisato che l'attesa era dovuta in primo luogo alla mancanza di ricambi che rappresentava l'80% delle cause delle mancate riparazioni. La media di attesa dei ricambi, dalla richiesta al loro arrivo, era infatti di 4-5 mesi, con punte di un anno. Per ovviare a questo inconveniente, il Parco venne autorizzato ad effettuare acquisti dal commercio locale.

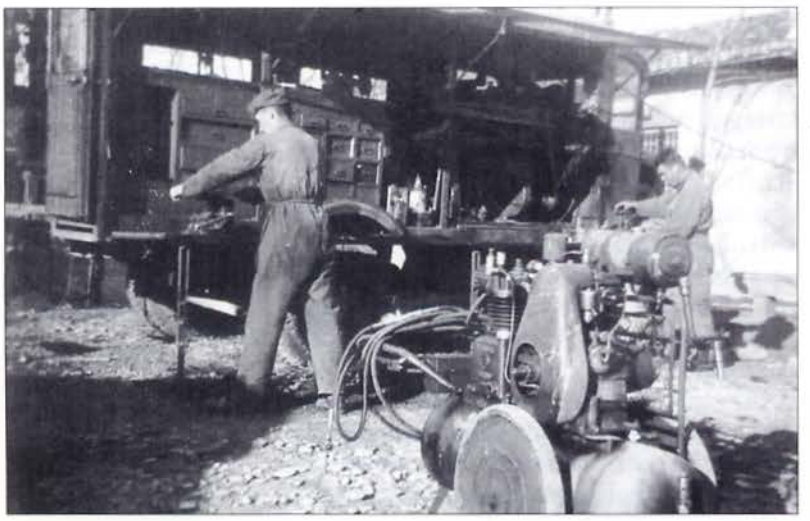
Non era invece migliorata la situazione dei mezzi presso le unità, in primo luogo perché gli automezzi inviati in patria non erano mai stati rimpiazzati; secondariamente, se pure erano diminuite le giacenze presso il Parco, un gran numero di mezzi risultava fermo presso i reparti e per questi non veniva autorizzato il ricovero che sarebbe stato inutile stante la mancanza di ricambi. Tra questi, di particolare rilievo erano le gomme, gli organi di sterzo e le minuterie. Solo a febbraio-marzo ne sarebbero giunte notevoli quantità.

L'arrivo della stagione invernale instaurava una situazione di crisi per le officine civili, la cui attività veniva spesso bloccata da mancanza di energia elettrica o da assenza degli operai per carenza di mezzi pubblici.

Lo stesso Comandante Superiore, generale Geloso, nel corso dell'estate del '42 si faceva parte attiva per sollecitare allo S.M. l'invio di nuovo personale e di nuovi mezzi e, soprattutto, la tempestività dei ricambi.

Con l'arrivo del nuovo inverno, quello tra il '42 e il '43, analogamente a quanto avveniva per i carburanti, anche l'afflusso delle parti di ricambio subiva una rilevante flessione; l'attività delle riparazioni, per conseguenza, entrava di nuovo in piena crisi. Su questa crisi si chiudono i diari dell'Intendenza.

Un'officina di autoreparto al lavoro (foto Museo Storico).



L'OCCUPAZIONE DELLA JUGOSLAVIA

Per quanto esso si colleghi strettamente alle vicende della conquista della Grecia, al fronte jugoslavo dedicheremo alcune pagine specifiche.

Nel luglio del 1940 Mussolini, alla ricerca di una facile vittoria che potesse dar lustro alle forze armate italiane ed annullare la situazione di squilibrio generata dai continui exploit tedeschi, predispose un piano per l'occupazione della Jugoslavia. Con questo scopo affluirono al confine della Venezia Giulia ben 37 divisioni, in pratica la metà delle forze allora disponibili nel Paese. Di questo massiccio schieramento, tuttavia, non se ne fece nulla perché nel mese di settembre non solo si pervenne alla rinuncia all'impresa a vantaggio della spedizione in Grecia, ma vennero smobilitate anche diverse unità.

Nell'aprile del 1941, mentre il grosso dell'Esercito si trovava impegnato sul fronte greco, il confine jugoslavo vedeva la presenza di sole 5 divisioni: la «Re» (nella quale operava, quale unità del Corpo Automobilistico, la 147ª Autosezione pesante del II Autogruppo di C.A.), l'«Isonzo» (con la 148ª Autosezione pesante dello stesso autogruppo), la «Lombardia» (con la 149ª Autosezione pesante), la «Bergamo» (con la 1143ª Autosezione pesante) e ,infine, un raggruppamento di alpini.

Appare evidente che queste cinque divisioni, le quali altro non erano che le normali truppe di presidio al confine, agli ordini del generale Ambrosio, costituivano una forza insufficiente per intraprendere azioni offensive, per cui, al momento di dare avvio alle operazioni, fu necessario inviare numerose unità di rinforzo. Queste erano: il C.A. autotrasportabile, agli ordini del generale Zingales, con le divisioni «Littorio» (133° Autoreparto misto) e «Torino» (160ª Autosezione pesante); il C.A. Celere con 3 divisioni di Fanteria: la «Ravenna» (128ª Autosezione pesante), l'«Assietta» (262ª Autosezione Pesante) e, in un secondo tempo, la «Granatieri di Sardegna» (161ª Autosezione pesante).

Gli ordini impartiti dal generale Ambrosio prevedevano operazioni strettamente difensive ma, visti i rapidi successi tedeschi, egli ordinò azioni di pattuglia atte a saggiare il comportamento jugoslavo. Di fronte alle notizie che gli erano pervenute circa l'assoluta mancanza di reazioni, il generale ordinò l'offensiva a tutte le forze a sua disposizione. Mentre il 2° C.A. (agli ordini del generale Romero) puntava su Lubiana con la divisione «Isonzo», oc-

L'automezzo è la casa dell'autiere. Fra poco il 96° verrà chiamato a partire per la Jugoslavia; nell'attesa, i conduttori accudiscono alle proprie faccende (foto O. Iannizzotto).

Cividale, 10 aprile 1941: il 56° Autoreparto Autobus sta caricando i reggimenti di fanteria che invaderanno la Jugoslavia (foto Museo Storico).

CAPITOLO 5

cupandola in giornata, il C.A. autotrasportabile, con la «Littorio» e la «Torino», lasciata Fiume, puntava su Karlovac, dove incontrava le prime avanguardie tedesche.

L'autotrasporto di queste tre divisioni fu effettuato con automezzi dalle caratteristiche diverse; autocarri pesanti e autobus, ambedue a carreggiata troppo ampia in rapporto alle strade della zona, per cui il controllo del movimento fu estremamente problematico, per le difficoltà dei sorpassi e i conseguenti intasamenti delle strade con le autocolonne ferme.

Lasciata Karlovac, il C.A. occupò Otocac, Gospic, Spalato, Mostar, Ragusa, dove avvenne il ricongiungimento con la «Centuaro» proveniente dall'Albania.

Questa specie di «guerra lampo» italiana rappresentò un grosso azzardo, in quanto il C.A. non disponeva neppure di cartine della zona di operazioni e non era neppure in grado di tenere i contatti con i Comandi.

Nel frattempo, sul fronte albanese, erano state mantenute a protezione dei confini jugoslavi due divisioni, ma l'evolversi, negativamente per l'Italia, delle operazioni sul fronte greco, impose il loro ritiro e, a protezione del fronte, rimasero solo unità della Guardia alla Frontiera e battaglioni mobilitati della Guardia di Finanza.

Quando i rapporti tra la Jugoslavia e i paesi dell'Asse cominciarono a deteriorarsi, il Comando di Gruppo d'Armate d'Albania cominciò ad adottare i primi provvedimenti.

Nel nord venne stanziato il XVII C.A., agli ordini del generale Pafundi, di nuova costituzione, comprendente la ricostituita «Centauro» e la «Puglia» ancora in fase di ristrutturazione. Nel settore di Librashd venne costituito un Corpo d'Armata speciale, chiamato prima «Corpo d'Armata N», poi «Settore Librashd» (gen. Nasci). Questo comprendeva la Divisione «Arezzo», appena ricostituita, la «Firenze» (con la 194ª Autosezione pesante) e il Reggimento di formazione Brusotti.

Allo scoppio delle ostilità tutte queste truppe furono inquadrate nella 9ª Armata, comandata dal generale Pirzio Biroli. Al XVII C.A. vennero assegnate le divisioni «Marche» e «Messina» (rispettivamente con la 142ª e la 190ª Autosezione pesante), in fase di afflusso dalla madrepatria, mentre il «Settore Librashd» veniva sciolto e sostituito da due C.A. sino ad allora in riserva: il IV (gen. Mercalli) e il XIV (gen. Vecchi).

Con l'inizio delle operazioni, questi C.A. frazionarono le loro forze su tre distinte colonne: la prima, agli ordini del gen. Nasci, puntò su Debar con le divisioni «Cuneense» (201° Autoreparto misto) e «Firenze» e il Reggimento Lancieri di Milano; la seconda (gen. Ferrone) puntò verso Struge con l'«Arezzo», il 4° Reggimento Bersaglieri e l'80ª Legione CC.NN.; infine, la terza colonna, composta dalla «Pinerolo», avanzò alle spalle delle altre due con funzioni di appoggio. Mentre la seconda e terza colonna avanzarono senza incontrare soverchie resistenze, la colonna Nasci riuscì a conquistare Debar e Ocrida solo dopo duri combattimenti e in quest'ultima località si congiunse con reparti tedeschi provenienti dalla Bulgaria.

Gli scontri maggiori si ebbero però a nord, dove quasi tutto il peso delle battaglie fu sostenuto dalla «Centauro». Attaccata l'8 aprile attorno a Scutari da notevoli forze jugoslave, la divisione ripiegò su una linea di resistenza già predisposta.

Contenuto l'attacco jugoslavo nel duro scontro di Proni That, la "Centauro" passò all'offensiva travolgendo le linee nemiche, occupando Podgoritza e Cattaro e congiungendosi a Ragusa con le truppe della 2ª Armata.

Particolare contributo fu dato dalle unità automobilistiche nei giorni della preparazione e nel corso di tutte le operazioni che condussero l'armata fino a Spalato, Mostar e Ragusa; nonostante le difficoltà insite negli itinerari seguiti, in luoghi sconosciuti e non sempre agevoli, tutte le unità automobilistiche si prodigarono per il buon funzionamento dei servizi, meritando numerosi elogi ed encomi solenni.

Scorriamo, in rapida sintesi, il procedere delle operazioni in questa... guerra lampo.

Domenica 6 aprile 1941

Alle 2.00 cominciava la prima operazione offensiva tedesca in territorio jugoslavo: un gruppo da combattimento forzava il Danubio, impossessandosi della località di Sip.

Aerei italiani e tedeschi iniziavano una serie di bombardamenti sugli aeroporti, nodi ferroviari e stradali in tutto il territorio jugoslavo. Fin dalle prime ore del mattino Belgrado veniva sottoposta a un durissimo bombardamento condotto da oltre 400 aerei. Alla fine della giornata le avanguardie della 2ª

Automezzi attraversano in traghetto le bocche di Cattaro (foto Museo Storico).

Armata penetravano nel Prekonurje occupando punti strategici.

7-8-9 aprile 1941

Prendevano avvio le operazioni offensive della 3ª Armata jugoslava contro il fronte albanese. Sul fronte sud le Panzer Division tedesche sfondavano le linee difensive della divisione Dravska, aprendosi la strada per Zagabria. Dopo duri combattimenti le stesse forze tedesche occupavano Pirot, catturandovi buona parte della Divisione Teplicka.

Iniziavano gli attacchi jugoslavi lungo il Proni Banush che si sarebbero protratti fino al giorno 15, impegnando seriamente carristi e bersaglieri della "Centauro".

Partendo da Tarvisio, iniziavano le prime operazioni di pattuglia del 3° Raggruppamento alpini in direzione di Kraniska Gora.

Intanto a Fiume veniva costituito un deposito carburanti di smistamento e rifornimento. Parallelamente allo sviluppo dell'avanzata, alcune officine venivano spostate a Ogulin, Sebenico e Spalato.

Truppe italiane, dopo aver contenuto lungo il fronte le azioni offensive jugoslave, passavano a loro volta all'attacco nella regione del Kossovo, a Debar e a Scutari. Due divisioni jugoslave, prese tra le forze italiane all'offensiva e le forze tedesche in afflusso nelle loro retrovie, dovevano interrompere le loro azioni.

10-11-12 aprile 1941

Dopo il raggiungimento di Nis e lo scardinamento delle difese jugoslave, le truppe tedesche dilagavano in ogni direzione. La divisione jugoslava «Slavonska» veniva travolta dall'8ª PrD la quale poteva così puntare in direzione di Belgrado.

Il 3° Raggruppamento alpini, passato all'attacco, occupava Jesenice. Anche il resto della 2ª Armata italiana si muoveva su un fronte che si sviluppava da Tarvisio a Fiume. La Divisione «Isonzo» occupava l'Ogatec e alla sera le sue avanguardie raggiungevano Lubiana.

Unità tedesche, partendo dalla regione di Bitola, venivano a contatto con le avanguardie italiane. Il grosso delle divisioni jugoslave «Vardarska» e «Sumadijska» era catturato. Le forze tedesche puntavano sempre di più verso la capitale, fino a raggiungere Semlino, un sobborgo di Belgrado. Dopo giorni di duri combattimenti, i Tedeschi raggiungevano lo sbarramento jugoslavo sul massiccio dell'Avala, aprendo definitivamente la via per la capitale. Dopo i brevi scontri con le forze poste a difesa di Belgrado, i reparti corazzati tedeschi avevano la meglio e in nottata le prime unità entravano in città.

Il 3° Reggimento Bersaglieri incontrava a Karlovac reparti tedeschi, mentre la «Littorio» e la «Torino» occupavano Ocatac.

Nella stessa giornata la rete stradale della 2ª Armata italiana veniva divisa in due zone: una arretrata, con giurisdizione dal solco Baccia-Isonzo alla linea di confine, ed una avanzata che si estendeva in profondità oltre frontiera, lungo le direttrici di movimento delle G.U.

CAPITOLO 5

13-14-15-16 aprile 1941

Belgrado cadeva definitivamente in mano alle truppe tedesche.

Caduta la capitale, i reali di Jugoslavia abbandonavano il paese e lasciavano al generale Kalafatovic il compito di ricercare la pace con le potenze dell'Asse.

Nel frattempo, venivano occupate località minori. Continuavano invece, violentissimi, gli scontri sul suolo albanese fra la Divisione «Zatska» e le unità della «Centauro». Il 31° Rgt. carristi veniva seriamente impegnato, subendo sensibili perdite. Reparti appartenenti alle 3 divisioni del C.A. Celere continuavano nell'avanzata, occupando località nei dintorni di Fiume.

Occupate le principali città della Jugoslavia, le truppe tedesche penetravano sempre più in profondità nel paese. Le avanguardie delle divisioni «Littorio» e «Torino» occupavano Spalato e Sebenico, mentre le avanguardie della 16ª DM raggiungevano Zvornik catturando il Comando Supremo jugoslavo, occupavano Sarajevo e ottenevano la capitolazione delle forze jugoslave in Bosnia.

Durante le avanzate, il rifornimento di carburanti e lubrificanti per le unità del Corpo d'Armata fu effettuato dapprima attingendo alle dotazioni al seguito e con invio di autocolonne dell'Armata, successivamente dai depositi trovati in zona Sebenico e Spalato dalle due divisioni sopra citate. La Divisione «Centauro» arrivava a Podgoritza e Cattaro occupandole. Il 1° Reggimento bersaglieri raggiungeva Danilovgrad, mentre la «Littorio» occupava l'importante aeroporto di Mostar.

17 aprile 1941

Reparti della 9ª Armata occupavano Trebinje e Ragusa; avanguardie della «Torino» provenienti da Metkovic entravano anch'esse a Ragusa: si aveva in tal modo la congiunzione delle due armate italiane. Il 3° Rgt. alpini, continuando nella sua avanzata nella parte settentrionale della Slovenia, raggiungeva Turiek.

A Belgrado, presso il Comando della 2ª Armata tedesca, veniva firmata la capitolazione incondizionata delle forze armate jugoslave. La resa sarebbe entrata in vigore a partire dalle ore 12 del 18 aprile. A sottoscriverla erano il ministro Cincar-Merkovic ed il generale Jankovic da parte jugoslava, il generale Von Weichs da parte tedesca ed il colonnello Bonofatti da parte italiana.

Periodo di occupazione (1941-1943)

Firmata il 17 aprile 1941 la capitolazione incondizionata delle forze armate jugoslave, il giorno seguente, terminate le operazioni di guerra, iniziò l'attività organizzativa e di presidio del territorio occupato. Le unità della 2ª Armata italiana, dislocata nei punti strategici del territorio occupato a protezione delle vie di comunicazione più importanti e dei centri di interesse politico, economico e sociale di rilievo, vennero presto coinvolte in una aspra lotta antipartigiana.

Considerato che, nel periodo di occupazione, le operazioni di perlustrazione e di rastrellamento vennero effettuate da colonne mobili, è logico capire che ad ogni azione presero parte aliquote di tutti i reparti del Servizio Automobilistico, che vennero così a trovarsi coinvolte nelle scaramucce e, spesso, in veri e propri combattimenti con

L'insidiosa, tortuosissima strada che scende da Cettigne a Cattaro (foto Museo Storico).

Altro particolare della strada Cettigne-Cattaro (foto Museo Storico).

Gli attacchi agli automezzi ad opera dei partigiani erano sempre incombenti. In questo caso, nonostante i fori visibili sulla portiera, il conduttore ringrazia la propria fortuna che gli ha consentito di posare per una foto ricordo (foto Museo Storico).

i partigiani jugoslavi. Le truppe del territorio di Zara furono schierate a difesa della costa, dall'isola Pago a nord, fino alla cintura di difesa esterna del possedimento italiano di Zara e nelle isole antistanti. La Divisione «Perugia», schierata più a sud, controllò la fascia costiera da Zara alla penisola di Sabbioncello. Le divisioni «Sassari» e «Bergamo» furono dislocate nell'interno; la prima a presidio di Velebit e la seconda nelle vallate e lungo le pendici delle Alpi Dinariche fino al fiume Narenta nell'Erzegovina. Il XIV C.A., composto dalle Divisioni «Messina», «Venezia», «Taro», «Pusteria» e «Cacciatori delle Alpi», ebbe l'incarico di presidiare una fascia di terreno jugoslavo comprendente il settore di Scutari a nord-ovest, il settore del Kossovo a nord e quello del Dibrano a est.

Più tardi, in seguito al deteriorarsi della situazione nel Montenegro per la presenza di forti formazioni di guerriglieri, il C.A. venne trasferito in questa regione e le sue unità poste a presidio delle zone di Cattaro, Podgoritza e di quelle lungo la riva del lago di Scutari.

Per quanto riguarda le unità automobilistiche della 2ª Armata, esse gravitarono nelle zone delle basi di intendenza di Fiume-Sussak, Zara, Sebenico e Spalato e dei centri logistici di Ogulin, Postumia e Lubiana. Piccole squadre di automezzi si appoggiarono ai comandi di tappa per le necessità di vita e per il recupero di materiale di preda

CAPITOLO 5

bellica, mentre una forte riserva rimase all'Intendenza per l'effettuazione di tutti i trasporti di carattere straordinario. L'organizzazione del movimento automobilistico, attuata in relazione al territorio occupato ed alla dislocazione delle G.U., si appoggiava su 4 commissariati e 20 sezioni di commissariato di movimento. L'organizzazione degli itinerari fu fatta in rapporto al prevedibile traffico lungo le diverse rotabili, prevedendo l'organizzazione completa di tre itinerari nel senso dei meridiani e di tre nel senso dei paralleli. Ma il problema logistico in Jugoslavia si presentò subito assai complicato a causa della guerriglia che obbligava all'abbandono di vaste zone ed alla conseguente costituzione di vari presidi isolati, lontani dalle basi di rifornimento. Per tal motivo occorrevano numerosi automezzi che, viaggiando in colonne scortate da autoblindo e su strade pessime ed accidentate, rifornissero detti presidi.

Un lavoro duro e pericoloso: i numerosi elogi ed encomi solenni rivolti alle Unità Automobilistiche in generale, agli ufficiali, sottufficiali ed autieri in particolare, testimoniano dello spirito con il quale venne affrontato. Può fungere da esempio quello accordato all'autiere Cordioli Novello – 1143ª Autosez. pesante del VI C.A.:

«Informato che lungo la strada sua i ribelli avevano aggredito un'autocorriera militare, subito scartando l'idea di fermarsi in luogo sicuro, e spinto invece dal generoso impulso di portare aiuto agli assaliti, accorreva sul posto e quivi recuperava i caduti ed i feriti che poi velocemente trasportava col proprio automezzo al più vicino ospedale».

Per tutto il 1942 il XIV C.A. venne confermato nell'occupazione del territorio montenegrino ancora sottoposto ad intensa attività partigiana ed ivi organizzò la difesa costiera della Jugoslavia meridionale. Dal 9 maggio 1942 al 15 maggio 1943, sempre a causa dell'attività che fu chiamata a svolgere quale unità di occupazione ed in relazione a particolari esigenze territoriali, la 2ª Armata assunse la denominazione di Comando Superiore Forze Armate Slovenia e Dalmazia.

Nella primavera del 1943 i combattimenti diretti a contenere l'allargarsi della guerriglia si inasprirono soprattutto nelle zone montane e nei dintorni di Sebenico: con l'8 settembre 1943, giorno dell'armistizio, le unità del XVII

In un territorio dove da secoli si combattono guerre che sono frutto di un odio inveterato, non è difficile prendere inavvertitamente a calci un teschio e delle ossa affioranti dal terreno (foto Museo Storico).

C.A. cessarono ogni attività antipartigiana; alcune di esse condussero però per tutto il mese una dura lotta contro i reparti tedeschi. Anche il XIV C.A., dopo l'armistizio, si sciolse, mentre molti reparti della G.U., pur isolati, affrontarono decisamente le truppe tedesche che chiedevano la cessione delle armi.

Le Unità del Corpo Automobilistico

Ricostruire le vicende che hanno segnato il cammino e la vita delle singole unità del Corpo Automobilistico in Jugoslavia si presenta impresa ancora più ardua di quanto lo sia stato per la campagna di Grecia, causa il maggiore frazionamento delle stesse e la penuria di notizie specifiche nei diari storici. Sommariamente, riportiamo le notizie relative alle unità di maggior peso, trascurando, per intuibili esigenze di spazio, le vicende di tanti autoreparti e autosezioni operanti al seguito delle singole divisioni. Di alcuni reparti, inoltre, che pur vengono nominati nella posta militare, non si trova traccia nei diari.

Il 5° *Parco Automobilistico*, di stanza a Cervignano prima dell'inizio delle operazioni, venne avviato oltre frontiera intorno al 10 aprile 1941, ma il suo nome scomparirà dai diari storici dopo il 17 settembre dello stesso anno.

Il 3° *Parco Automobilistico*, con sede a Casarsa, si diresse verso Fiume il 10 aprile del 1941 e distribuì le proprie officine fra Ogulin, Vrborko, Sebenico, Spalato, Gospic.

Durante il periodo di occupazione, si evidenziò una distanza eccessiva fra gli organi dell'Intendenza e le unità impegnate nelle operazioni di controllo del territorio.

Il servizio delle riparazioni presentava notevoli lacune, dovute alla mancanza di parti di ricambio, derivante anche dalle comunicazioni marittime fattesi incerte e inaffidabili; per conseguenza, tra il ricovero degli automezzi e la restituzione degli stessi ai reparti correvano spesso molti mesi.

Il settore dei trasporti vide all'opera, in misura e durata largamente diseguali, tre autoraggruppamenti.

2° Autoraggruppamento

Giunse in zona di operazioni tra l'11 e il 14 aprile del 1941 ed operò con i suoi reparti in Slovenia e in Dalmazia. Il suo organico comprendeva:

– II Autogruppo pesante (Autoreparti 26°, 28°, 32°, 91°)
– XXIX Autogruppo Pesante (33°, 34°, 96°, 97°)
– CXXVIIII Autogruppo Pesante (84°, 86°, 88°, 90°)
– 122° e 139° Autoreparto Leggero;
– 9° Reparto Soccorso Stradale;
– 2 sezioni autoambulanze;
– 2 sezioni autobotti.

Nel giugno del 1941, l'intero autoraggruppamento passava alle dipendenze della 4ª Armata.

Chi invece avrebbe disimpegnato la propria attività in Jugoslavia per tutta la durata della campagna, fu il

5° Autoraggruppamento

Alla data del 26 marzo 1941, in prossimità dell'avvio delle azioni, la Direzione Trasporti d'Armata non disponeva ancora di unità automobilistiche per effettuare trasporti di materiali né degli elementi indispensabili per l'organizzazione del movimento e del soccorso stradale. Il 5°, ad esempio, vedeva pronti e disponibili soltanto i comandi di Autoraggruppamento e di Autogruppo e alcune unità speciali quali 2 autoreparti autobus, 2 sezioni autoambulanze e 2 sezioni autobotti.

Ai primi di aprile esso si componeva invece di

– CV Autogruppo Pesante (42°, 43°, 115°, 140°);
– CVI Autogruppo Pesante (81°, 87°, 93°, 94°);
– 157° e 159° Autoreparto Autobus;
– 2 sezioni autoambulanze;
– 2 sezioni autobotti.

Nell'estate del 1941 l'Autoraggruppamento perdeva per altri fronti 4 autoreparti e acquistava il XIX Autogruppo Pesante (81°, 221°, 130°) che nell'aprile del '42 diveniva «Misto».

Nel settembre del '41 figurava alle sue dipendenze anche l'Autogruppo Misto di Manovra (col 259° Autoreparto).

Con l'inizio delle attività, apparvero subito inadeguate alle esigenze le prestazioni degli autoreparti autobus, in quanto i mezzi si rivelavano troppo ingombranti per la ridotta carreggiata stradale. Le autocolonne si mossero con estrema lentezza, in quanto era difficoltoso persino il sorpasso di un automezzo fermo; un banale guasto a un solo mezzo era perciò sufficiente a bloccare intere autocolonne.

Dal 14 al 17 maggio 1941, un'autocolonna del 96° Autoreparto effettua un trasporto di 700 chilometri da Susak a Metkovic per rifornire di carburante alcune autocolonne tedesche. Nel tratto Metkovic-Makarska, ad un'altitudine di 1000 metri, avviene un pauroso incidente la cui dinamica richiama quello tramandato in tante foto della Prima Guerra Mondiale (con il 18 BL sospeso sull'abisso). Anche in questo caso, come allora, tutto si risolve con una grande paura (foto D. Iannizzotto).

Autocolonna Susak-Metkovic, del 96° Autoreparto, dal 14 al 17 maggio 1941. Passaggio degli automezzi sul tratto Segna-Zutalowka (foto O. Iannizzotto).

Ecco cosa avviene sulla strada Cettigne-Cattaro quando si incrociano due automezzi. Si passa? (foto Museo Storico).

Notevoli difficoltà si ebbero anche per l'effettuazione dei rifornimenti di carburante, perfino con gli automezzi al seguito, sempre per questa difficoltà di manovra dei mezzi. Le relazioni sulle operazioni di autocolonna sono sufficientemente esplicative quando parlano di velocità medie di 18 km/h.

Come altrove, i mezzi erano sempre insufficienti e questo faceva sì che i vari reparti trattenessero ben oltre il lecito quelli inviati ad effettuare trasporti presso di essi, per cui essi tornavano disponibili per l'Intendenza solo dopo parecchi giorni o settimane. Da questo derivava che le unità dei servizi, quali gli ospedali, le sezioni di sussistenza, ecc., non avendo mezzi in proprio per effettuare gli spostamenti, tardassero molto a seguire le unità e rimanessero eccessivamente arretrate.

Un certo supporto avrebbero potuto fornirlo le sezioni salmerie, ma queste rimanevano sempre inutilizzate alle basi di partenza.

Il resto della storia del 5° Autoraggruppamento è riconducibile ad avvenimenti estremamente frazionati come lo era, d'altronde, l'intero reparto.

Il 28 aprile 1942, un'autocolonna di 11 autocarri dell'87° veniva attaccata nei pressi di Brinje da un gruppo di partigiani con un nutrito fuoco di mitragliatrici. Il combattimento ingaggiato si protrasse per due ore ed ebbe termine con l'arrivo di rinforzi di CC.NN. Nel combattimento perdeva la vita l'autiere Ezio Ceccatelli.

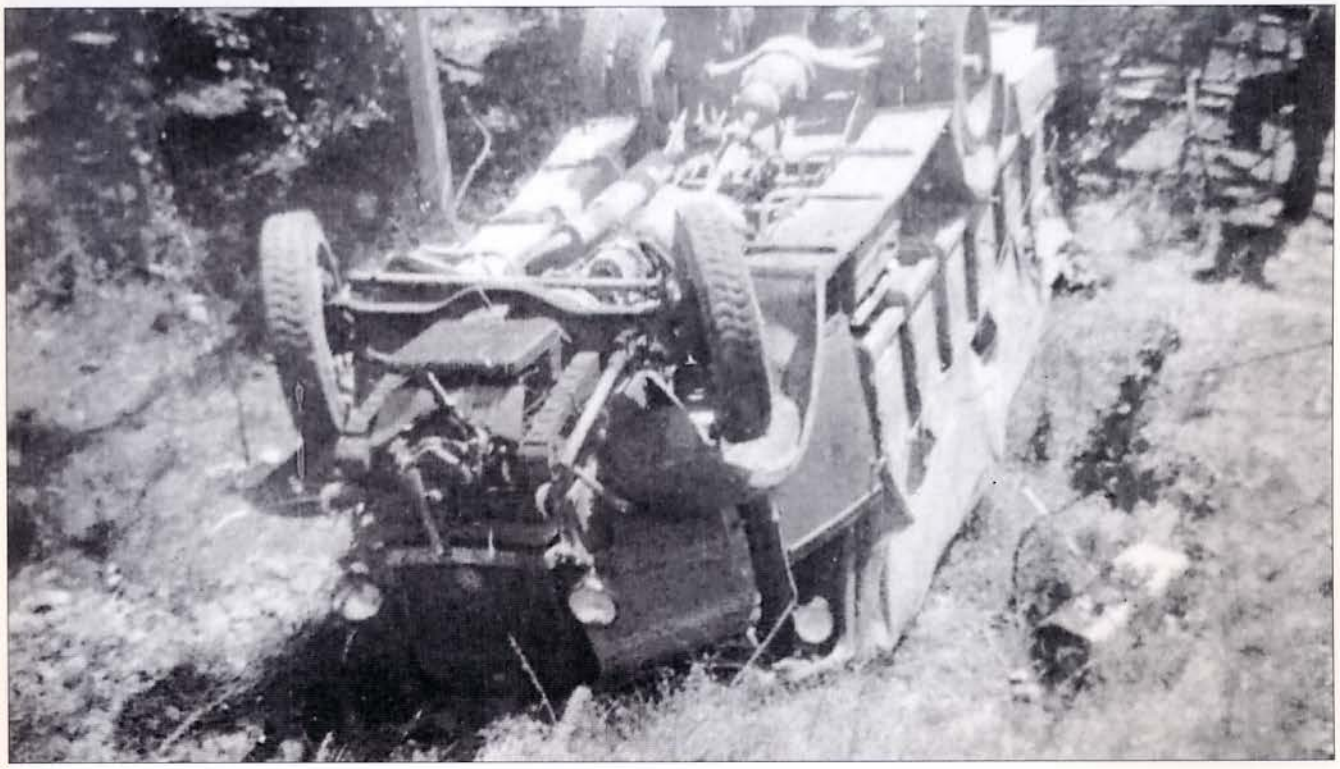
Il 14 giugno, un'autocolonna di 80 automezzi, anch'essi dell'87°, veniva attaccata nei pressi di Bihac; nel violento combattimento ingaggiato dai bersaglieri di scorta e dagli stessi autieri perdeva la vita il caporale Cesare Bianchi. Messi in fuga gli assalitori, tutti i mezzi proseguirono e raggiunsero la destinazione, portando a traino tutti quelli che l'assalto aveva reso inefficienti. Nel viaggio di ritorno, la colonna subiva un nuovo attacco che provocava diversi morti tra i militari di scorta e alcuni feriti fra gli autieri.

Il 6 luglio 1942, ancora 3 automezzi dell'87° venivano assaliti. Gli autieri e i militari di scorta si rifugiavano all'interno di una casa vicina da dove per cinque ore resistevano agli attacchi, impedendo ai nemici di distruggere i mezzi. Dopo cinque ore, all'arrivo dei soccorsi, i tre mezzi erano ancora efficienti e potevano rientrare alla base.

Il 22 luglio successivo, gli autieri Camillo Mazzoli e Pasquale Gamberini del 42° trovavano la morte a seguito di un attacco nei pressi di Metkovic, mentre i loro mezzi venivano bruciati.

Il 2 agosto dello stsso anno, un'autocolonna di 38 automezzi di reparti vari, tra cui 16 del 43°, trasportanti 1200 internati, veniva attaccata presso Krni Lug da circa 400 partigiani. Nel combattimento, protrattosi per due ore e mezzo, un autiere rimaneva ferito, mentre 13 mezzi venivano distrutti e gli altri, quale più quale meno, rimanevano danneggiati.

Montenegro, 1942. Gli attacchi dei partigiani contro gli automezzi sono un'insidia sempre dietro l'angolo. Ecco uno dei risultati (foto Museo Storico).



CAPITOLO 5

Il 16 settembre, un'autocolonna di 18 automezzi carichi di viveri veniva attaccata presso Lejce: tutti gli automezzi venivano bruciati.

Delle unità dipendenti dal 5° Autoraggruppamento, è possibile riferire notizie sul *157° Autoreparto Autobus*. Da quasi cinquanta anni i suoi reduci si riuniscono periodicamente, ed ogni volta la schiera si assottiglia sempre più (il più giovane conta oggi 74 anni).

La storia del reparto può essere approssimativamente ricostruita, nelle linee essenziali, sommando le memorie dei superstiti.

Il nome «Autobus» figurava solo inizialmente; sarebbe poi scomparso, con la scomparsa degli stessi automezzi.

Era stato costituito a Udine, mobilitato dall'11° Centro Automobilistico. Gli autobus provenivano tutti dalla requisizione ed appartenevano per lo più al servizio pubblico di Roma, alla Polizia, ecc. ed erano di vario tipo e marca, tra cui alcuni Lancia Omicron.

Il venerdì santo del '41 ricevette l'ordine di partenza per la Jugoslavia, agli ordini del capitano Cennini. A Pasqua, l'Autoreparto attraversava in autocolonna la frontiera. A bordo, la Divisione «Torino» al completo.

Il trasferimento avveniva con estrema lentezza per le difficoltà di rifornimento di carburante: questo infatti veniva effettuato mediante autocarri che facevano la spola da Udine. Ogni volta non veniva effettuato un pieno serbatoio, ma veniva distribuito un fustino a ciascuno degli automezzi, sì che la colonna era costretta a continue soste per attendere via via il rifornimento.

L'esercito jugoslavo era già allo sfascio e per strada si incontravano soldati e marinai che profittavano del passaggio della colonna per farsi portare a casa.

La Divisione giunse a Spalato accolta da grandi feste da parte della popolazione. Il giorno dopo l'arrivo, invece, stranamente nessuno parlava più italiano: nel corso della notte erano infatti passati i partigiani a compiere la loro azione intimidatrice.

Da Spalato si captava la radio italiana e si potevano ascoltare i cronisti di regime che riferivano di grandi combattimenti in città; chi era lì poteva invece controllare di persona quante frottole venissero rifilate agli Italiani in Patria: in realtà regnava la calma più assoluta.

Da Spalato la «Torino» venne portata e lasciata a Metkovic, dove la popolazione si stava nel frattempo dedicando al saccheggio dei magazzini militari abbandonati.

Il 157° tornò a Trieste. Gli autobus vennero versati e sostituiti con autocarrette adibite al trasporto di personale. Anche il nome dell'unità venne

Officina del 157° Autoreparto Autobus pronta a partire per la Jugoslavia (foto N. Lunazzi).

mutato in 157° Autoreparto Autocarrette.

Tornato in Jugoslavia, esso venne dislocato prima a Kinin, poi a Sinj. Le autocarrette però si mostrarono ben poco adatte al trasporto di persone.

L'Autoreparto, sempre in organico al 5° Autoraggruppamento, venne posto a disposizione della «Bergamo» per servizi di pattugliamento e rastrellamenti.

Giunse l'ordine di trasferirsi di nuovo a Spalato. Metà reparto era già a destinazione quando, alla parte rimasta a Sinj, affidata al sergente maggiore Lunazzi, venne dato l'ordine di fornire 24 carrette per trasportare truppe che avrebbero dovuto avvicendare quelle

Febbraio 1942. A causa del ghiacco, un'autocarretta del 157° si rovescia fuori strada a Passo Vagani (foto N. Lunazzi).

Autocarretta forata da proiettili: è quella sulla quale perse la vita l'udinese caporal maggiore Rodaro (foto N. Lunazzi).

CAPITOLO 5

da tempo in servizio a Passo Vagany. Le norme prevedevano che un tal numero di veicoli potesse muovere solo al comando di almeno un sottufficiale. Essendo però il Lunazzi l'unico sottufficiale presente sul posto, il capitano, via telefono, ordinò che la colonna venisse condotta dal caporal maggiore Rodaro.

Durante il trasferimento, la colonna incappò in una imboscata e 4 autieri persero la vita; tra questi, lo stesso Rodaro. Chi andò poi ad effettuare il riconoscimento, osservò come tutte le vittime fossero state finite con un colpo vibrato alla nuca con il calcio dei fucili (per inciso, notò anche che per i funerali le salme erano state vestite con divise nuovissime, quelle stesse divise che l'Esercito si ostinava a negare a coloro che invece erano ancora, ben vivi, a combattere).

Dal Natale del '42 l'intero reparto rimase stanziato a Spinut, sobborgo di Spalato. Nessun rapporto con la popolazione che chiudeva anche le finestre quando gli altoparlanti trasmettevano i giornali radio.

Nel frattempo, una sezione inviata a Bosankj Petrovac, a disposizione della «Sassari», rimase assediata da ottobre a maggio. Gli autieri vi trascorsero l'inverno con la stessa divisa che avevano addosso da 8 mesi, con temperature che giunsero a toccare i –43°!

Avevano trasportato sul posto un reparto di fanteria e lì, su un cucuzzoletto, erano rimasti ingabbiati. La distanza dal Comando era di circa 150 chilometri. Ogni tanto passava un aereo sopra le loro teste e gettava giù un po' di viveri. Uno dei superstiti della terribile avventura, l'autiere Giulio Segnaboni, resistendo ai morsi della fame, volle a tutti i costi conservare mezza pagnottella ed oggi, ad oltre 50 anni di distanza, è ancora in grado di mostrarla: di color marrone uniforme, tanto fuori che al suo interno, mostra ancora il materiale di cui è composta: crusca mista a paglia triturata fine fine. Quello, i nostri soldati mangiavano!

A Spalato il 157° rimase fino all'8 settembre, ma ne riparleremo più avanti.

Spalato. Al rientro da un servizio, gli automezzi del 157° Autoreparto Autocarrette vengono sottoposti a controllo (foto N. Lunazzi).

10° Autoraggruppamento

Riprendiamo il filo del racconto relativo a questa grande e gloriosa unità automobilistica alla data del 13 luglio 1941 quando, mentre si stava effettuando il rimpatrio del Comando, del LI Autogruppo e di altri 4 autoreparti, scoppiò la rivolta nel Montenegro.

I reparti avrebbero dovuto partire a distanza di un giorno l'uno dall'altro e

si sarebbero dovuti portare, per tappe successive, da Tirana a Spalato, da dove avrebbero proseguito, per ferrovia, fino in Italia.

Il giorno 11 era infatti già partito il Comando dell'Autogruppo e il 25° Autoreparto; il 12 partiva il 166°, al comando del capitano De Martini, che concludeva regolarmente la prima tappa, fino ad Antivari, il giorno stesso. Da qui esso ripartiva al mattino del 13. Con 15 minuti di anticipo si erano avviati 3 Lancia 3 RO con poco personale che avrebbe dovuto approntare il rancio all'arrivo del reparto a Ragusa, sede d'arrivo della seconda tappa. Poco dopo, si avviavano gli oltre 100 mezzi dell'autocolonna.

Spalato, agosto 1942. Messa al campo per il 157° Autoreparto Autocarrette (foto N. Lunazzi).

Erano stati percorsi circa dieci chilometri, quando un finanziere ferito, facendosi incontro agli automezzi, informava il capitano di un attacco, con numerosi morti e feriti gravi, al presidio di Misic.

L'ufficiale aveva già predisposto il dispositivo di difesa dell'autocolonna quando due degli autieri partiti poco prima tornavano indietro riferendo di essere stati fatto oggetto di attacco da un nutrito gruppo di rivoltosi. Riferivano anche che l'autiere Lorenzon era stato colpito e forse era morto, mentre l'autiere Porcelli era rimasto sul posto e si stava difendendo con il moschetto.

Inviato un nucleo di uomini a portare soccorso al presidio di Misic, il capitano muoveva con il resto del reparto verso la zona dell'attacco. Nel frattempo l'autiere Porcelli, rientrato ferito a una coscia e ricevuta una sommaria medicazione, si metteva alla testa del reparto per guidarlo verso la località dell'attacco, suscitando con il suo comportamento coraggioso l'ammirazione dei compagni e di quanti ebbero ad avvicinarlo nel corso della giornata.

Giunti sul luogo del combattimento, il sottotenente Ceccarelli, perlustrando le case attorno, faceva prigionieri due rivoltosi, uno dei quali veniva riconosciuto dai finanzieri feriti per uno di quelli che avevano preso parte all'assalto al presidio di Misic.

I combattimenti proseguirono per circa un'ora, quando giunsero rinforzi di fanti e finanzieri da Antivari. Il Lorenzon veniva recuperato, vivo ma in un lago di sangue e, mentre l'ufficiale medico stava portandogli i primi soccorsi, i ribelli tornarono all'attacco.

Resosi conto di non poter snidare il nemico dalle posizioni occupate e per conseguenza proseguire il cammino, il capitano dava ordine alla colonna di invertire la marcia e di rientrare ad Antivari.

A conclusione della vicenda, risul-

tarono 4 autieri dispersi (alcuni testimoni riferirono di averli visti portar via, prigionieri ma illesi) e 4 feriti. Due autocarri erano andati perduti.

L'episodio comportò anche uno stop al cammino del 167° Autoreparto il quale, partito al mattino dello stesso giorno 13 da Tirana, era nel frattempo giunto ad Antivari.

Tutto il programma delle partenze veniva a questo punto sospeso, non solo, ma il 169° Autoreparto, che avrebbe dovuto partire il 14, ricevette l'ordine di effettuare il trasporto di un battaglione di GAF con funzioni di rinforzo con una autosezione e questa autosezione venne coinvolta in un tragico e sanguinoso agguato.

Partita da Tirana agli ordini del tenente Arrivas, caricava a Scutari l'XI battaglione di GAF. Dopo una sosta a Podgoritza, proseguiva e, poco prima di Rjiekà, subiva un primo assalto dal quale riusciva a sganciarsi.

Molto più violento e decisivo quello subito 6 chilometri dopo la stessa città. Tutto il battaglione, e gli autieri con esso, sostennero l'attacco per tutta la notte. Al mattino, la situazione si fece ancor più pesante e drammatica in quanto, per difendersi, tutti avevano dovuto abbandonare gli autocarri e su di essi, inavvicinabili perché bersaglio della fucileria nemica, era rimasto tutto il munizionamento.

Quando il comandante del battaglione diede ordine di indietreggiare per trovare una miglior posizione per la difesa, la maggior parte degli uomini era già stata circondata e catturata. Tra i conduttori, 3 erano i morti (il caporal maggiore Fegatelli e gli autieri Casazza e Scaramella) e 4 i feriti. Gli automezzi vennero poi recuperati, ma danneggiati e depredati del carico.

I due episodi qui riferiti costituiscono – a ben vedere – una novità e un passo avanti nella storia ed evoluzione del Corpo Automobilistico. Pur se coinvolti in scontri e fatti oggetto di attacchi, anche in conflitti precedenti, gli autieri erano stati per lo più protagonisti come singoli. Le circostanze sopra descritte li avevano invece impegnati come elementi di un corpo, di un organismo complesso, e sappiamo che sono solo queste le condizioni nelle quali riesce a formarsi un vero spirito di corpo. È una condizione comune nelle armi (si pensi agli alpini), molto più rara a realizzarsi, invece, presso i servizi.

Altri avvenimenti tuttavia, a livello di piccole unità o di singoli autieri, interessarono il 10° Autoraggruppamento in questi stessi giorni.

Il 14 luglio, ad esempio, nei pressi di Podgoritza, gli autieri di due autocarri del 214° Autoreparto, chiamati d'urgenza per trasportare due carri armati e relativo munizionamento, attaccati da ribelli, accettarono il combattimento assieme ai carristi; uno degli autieri, sebbene ferito, continuò a combattere poi, con il suo compagno, fece di tutto per trarre in salvo uno degli autocarri incendiati.

Il 15 luglio, cinque automezzi del 58° Autoreparto che trasportavano rinforzi di CC.NN. vennero crivellati di colpi dai nemici installati su un promontorio al di là del Lago di Scutari; due autieri rimasero feriti.

Commovente fu il comportamento della 669° Autosezione, compatta e ben serrata sul pendio della strada di Cettigne, crivellata di colpi, con le ruote dei mezzi afflosciate e con due autocarri ribaltati, ridotta all'immobilità.

L'autiere del 58° Autoreparto Menotti Tesi che guidava un automezzo per trasporto di acqua ai combattenti, arrivato sulla linea del fuoco saputo che la strada era battuta dai ribelli e che altre macchine del proprio reparto erano state rese inutilizzabili, spingeva a tutta velocità l'autocarro per raggiungere Rjiekà, riuscendo ad assolvere la sua missione.

L'autiere Basili, del 169° Autoreparto, da solo, fermava un contadino che guidava un carro trainato da buoi e, non fidandosi della di lui assicurazione di essere «bono montenegrino», lo immobilizzava e metteva in fuga un altro ribelle che era nascosto sul carro sul quale erano anche munizioni.

Infine le singole relazioni degli autieri del 166° e del 169° ci fanno conoscere la vita che trascorsero nei momenti dell'attacco e dei giorni di fame sofferti.

Fatti rientrare, tra il 15 e il 19 luglio, gli autoreparti già partiti, l'Autoraggruppamento venne fortemente impegnato, contemporaneamente, in grossi trasporti di unità, sia a favore dell'Intendenza del Comando delle Truppe in Albania, sia per la Direzione Trasporti di Scutari presso il XIV C.A.

Vennero trasferite intere divisioni su lunghi percorsi, con trasporto di uomini e materiali, e la percorrenza media giornaliera per autocarro raggiunse i 248 chilometri; il comportamento di tutti gli autieri dimostrò quella subitanea acquisizione di spirito di corpo che pro-

Solitari automezzi del 25° Autoreparto Pesante, puntini sperduti nella distesa di neve, sul fronte fra l'Albania e la Jugoslavia (foto Museo Storico).

prio in quei giorni e nelle circostanze descritte si era venuto maturando.

Le perdite di uomini e mezzi, per il 10°, continuarono, tanto da poter sostenere che esse, nel periodo che va dall'inizio della rivolta fino al 1° settembre 1941, furono superiori a quelle verificatesi in Albania e Grecia dal 21 dicembre 1940 all'armistizio (24 aprile 1941).

Si trattava di una rivolta veramente sentita dalla popolazione, come dimostra il fatto che perfino le donne vi parteciparono. Risulta che alcuni contadini, fingendo di tagliare l'erba fra la quale erano nascosti fucili, al passaggio delle colonne attaccavano all'improvviso, mirando in primo luogo al conduttore. Si seppe anche che fra i monti una donna, a mezzo radio, segnalava il passaggio degli automezzi.

Quanto qui esposto è ciò che ebbe a verificarsi sul piano dei trasporti, ma il 10° si segnalò anche per la sua alacrità ed efficienza per quanto aveva attinenza con le riparazioni. Sintomatico quanto avvenne nella terza decade di agosto.

Il giorno 20 era giunto l'ordine di approntare una sezione di ambulanze con destinazione Russia. Termine ultimo per la consegna: 29 agosto.

Gli automezzi designati versavano in precarie condizioni ed erano abbisognevoli di consistenti riparazioni all'autotelaio e, onde evitare i prevedibili sarcasmi degli alleati che li avrebbero visti viaggiare sui pianali ferroviari, anche alla carrozzeria.

Il Parco indicava come «un mese, al minimo» il tempo necessario per l'esecuzione dei lavori.

I veicoli vennero distribuiti, allora, due o tre per ognuna delle officine degli autoreparti e, al giorno fissato, erano tutti a posto, riparati e riverniciati. I fori delle pallottole non vennero otturati, ma al contrario evidenziati, cerchiandoli con i colori nazionali. L'operazione meritò un encomio al 10° da parte dell'Intendente, generale Biglino.

Il LI, nel frattempo, era stato rimandato in patria e il 1° settembre il Comando dell'Autoraggruppamento e il 10° Reparto Soccorso Stradale venivano messi in quarantena per essere avviati in Russia.

Il 25 settembre essi si imbarcavano a Durazzo per giungere il 3 ottobre a Roma.

Il LII, invece, divenne «Autogruppo del Montenegro» e sarebbe rimasto nei Balcani fino all'8 settembre.

CAPITOLO 5

Per tradurre in cifre l'intera attività del 10° negli 8 mesi della campagna, si dirà che esso percorse oltre 15 milioni di chilometri, trasportò 269 mila uomini e oltre 2,7 milioni di tonnellate di materiale.

Lo ritroveremo, il 10°, in Russia ma, non avendo più per comandante uno scrittore, le notizie che di esso verranno trasmesse da quel freddo e lontano paese saranno molto, troppo più scarne e vaghe.

3° Autoraggruppamento

Dopo aver prestato il proprio contributo sul fronte greco nella fase immediatamente seguente l'armistizio, questa grossa unità automobilistica comandata dal Colonnello Salvatore Leboffe vide lo scenario delle sue operazioni quasi interamente su quello jugoslavo.

I diari dell'Intendenza registrano colonne rilevanti, per numero di mezzi impiegati e durata, effettuate in questo periodo.

Una di esse, con 24 autocarri, partiva il 22 di aprile per trasportare ad Atene un battaglione di formazione. Sarebbe tornata soltanto l'8 giugno, dopo aver percorso 3.000 chilometri, superando continue difficoltà derivanti da interruzioni stradali.

Un'altra, di 42 automezzi, partiva il 15 giugno portando prima il 61° G.C.A. nella zona Devoli-Preveza; da qui caricava il 62° G.C.A. per portarlo a Missolungi-Patrasso; tornata a Preveza, riprendeva il 61° e lo trasferiva a Najplion: in tutto, 18 giorni di viaggio.

Il 18 luglio, una colonna di 112 automezzi, con un viaggio di 6 giorni e 6 notti consecutivi, trasportò alcune unità della D. «Cacciatori delle Alpi» a Podgoritza, percorrendo 1.350 chilometri.

Nel pomeriggio del 18, essa venna attaccata da ribelli a Virpazar e a Spuz; anche gli autieri furono costretti a far uso delle proprie armi. La stessa Intendenza li avrebbe poi elogiati per la loro calma, la disciplina e il sangue freddo. Tutti gli automezzi, espletato il servizio, rientrarono in sede.

Il 26 settembre, il 4° nucleo del 3° Reparto soccorso stradale, durante un viaggio su un Lancia RO per raggiungere Plevia, dove doveva effettuare un recupero, a nove chilometri da Mikis veniva assalito da una banda di ribelli con fucili, mitragliatrici e bombe a mano. Alla prima scarica venivano feriti il tenente Travaglia, comandante del nucleo, il conduttore e un altro autiere. Circondato l'autocarro, gli assalitori de-

Il 18 ottobre del 1941, nei pressi di Brosce, un'autocolonna subisce un violento attacco ad opera di partigiani che provoca la perdita di 26 automezzi, incendiati o precipitati lungo la china. Nelle immagini, il luogo dell'attacco e alcuni automezzi perduti (foto Museo Storico).

predavano sia il veicolo che gli uomini, quindi precipitavano il mezzo nel burrone sottostante.

I feriti venivano raccolti da una corriera civile e trasportati a Danilogrado.

Poco più avanti, un nuovo attacco si verificava contro uno degli autocarri della scorta che veniva incendiato; un autiere decedeva ed altri 4 restavano feriti.

Il 18 ottobre, una colonna di 26 autocarri, in località Brosce, a 18 chilometri da Podgoritza, veniva attaccata da un gruppo di ribelli montenegrini. L'intera colonna veniva immobilizzata e sopraffatta; gli autieri si difesero fino all'esaurimento delle munizioni. Al termine del combattimento si contarono 4 morti e 4 feriti, mentre 27 furono i di-

Un automezzo incendiato nello stesso attacco di Brosce (foto Museo Storico).

Montenegro: un autocarro è rotolato lungo la scarpata, disperdendo il suo carico lungo la china (foto Museo Storico).

spersi, compreso il tenente comandante del 1° nucleo del 3° Reparto soccorso stradale. Tutti e 26 gli automezzi furono distrutti.

Dopo alcuni giorni, si seppe che i 27 dispersi erano stati fatti prigionieri. 22 furono rilasciati dopo alcuni giorni mentre 5, compreso il tenente, vennero trattenuti in ostaggio. Anche costoro sarebbero poi stati liberati il successivo 7 novembre.

Il 28 novembre 1941, cambio al vertice: il colonnello Leboffe cedeva il comando al pari grado Umberto Citarella Tufano.

Il 20 dicembre, gli autoreparti 167°,

169°, 214° e 345° andavano a costituire il XIV Autogruppo di Corpo d'Armata del Montenegro.

Cominciava l'inverno, il primo dei due rigidi inverni che il 3° Autoraggruppamento avrebbe vissuto nel suo settore di operazioni.

Malgrado l'encomiabile attività del Parco Automobilistico e delle officine di reparto, le riparazioni non procedevano con il ritmo richiesto dalle imperiose necessità dei trasporti. Anche la costruzione dei dispositivi di aderenza, indispensabili nella stagione invernale, procedeva con difficoltà, per la scarsità del materiale occorrente.

L'aliquota dei mezzi efficienti diminuiva sempre più, con medie di inefficienze del 30% e punte del 38%.

Il traffico veniva fortemente limitato per l'eccessivo rigore della stagione che imponeva anche una dislocazione statica delle truppe e dei servizi.

Il 21 gennaio una colonna destinata a Berane risultava bloccata a Puka: con una temperatura di -30°, perfino l'olio e la nafta gelavano nelle tubazioni e nei serbatoi, causando anche seri danni agli stessi automezzi.

Più volte le autocolonne dovettero fermarsi per mancanza dei dispositivi di aderenza o per violente bufere di neve che le costringevano a sostare in zone assolutamente prive di risorse.

A causa dell'interruzione di numerose rotabili, fu necessario cercare percorsi alternativi, sempre con scarso successo, poiché la neve e il ghiaccio la facevano da padroni, anche su itinerari che si spiegavano a minore altitudine e perfino nei tratti di pianura.

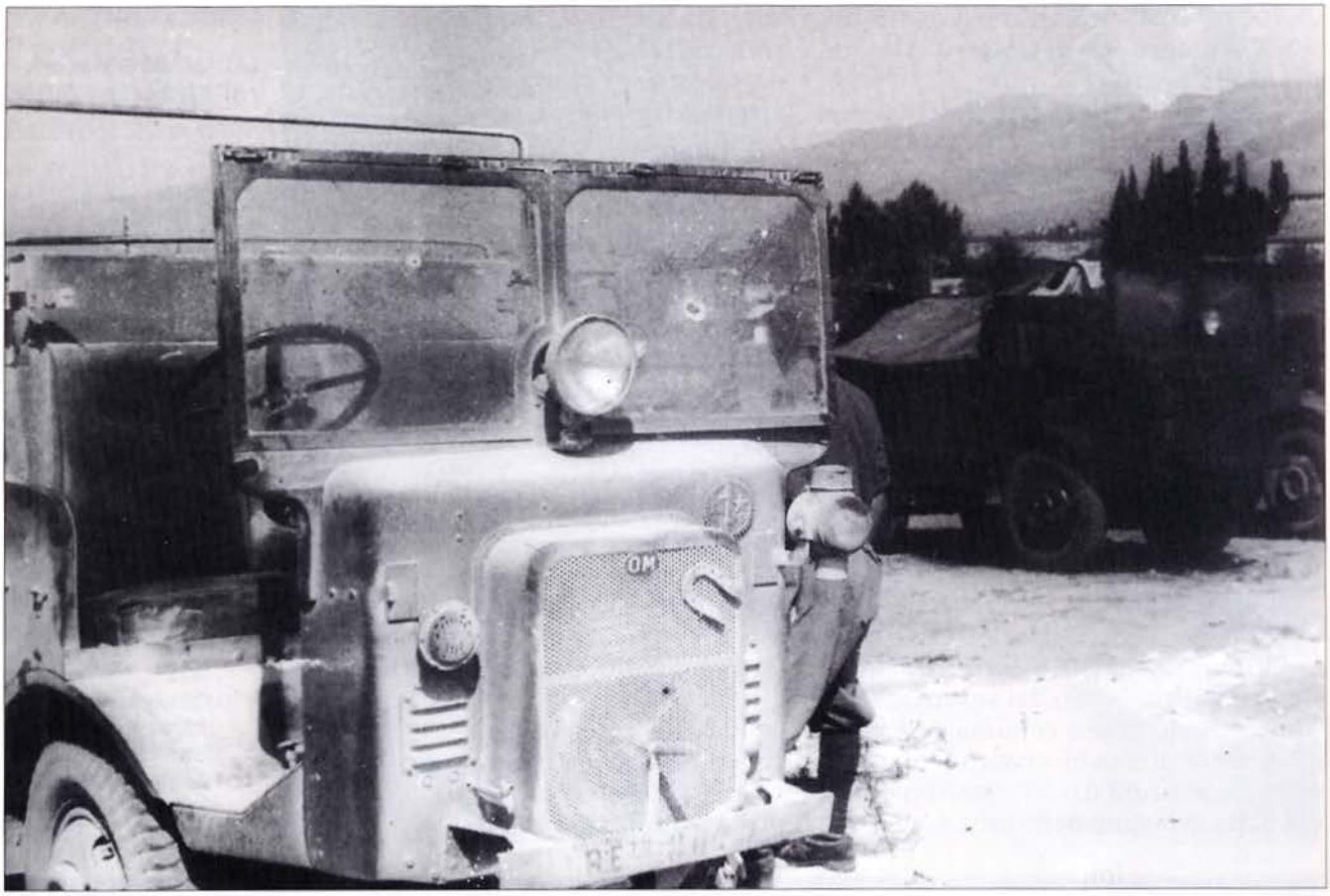
Mancavano anche attrezzature, come le stufe, atte a facilitare l'avviamento dei motori e, fatto ancor più deprecabile, il personale era scarsamente equipaggiato per affrontare situazioni meteorologiche estreme. Mancavano infatti passamontagna, calzerotti, pellicce, ecc. e si verificarono diversi casi di congelamento.

Ai limiti delle umane possibilità si svolse l'attività del 3° Reparto soccorso stradale per il recupero dei mezzi che finivano fuori strada. A causa della sua scarsa consistenza (si era ormai ridotto a un solo nucleo), vennero sovente fatte intervenire delle trattrici di artiglieria.

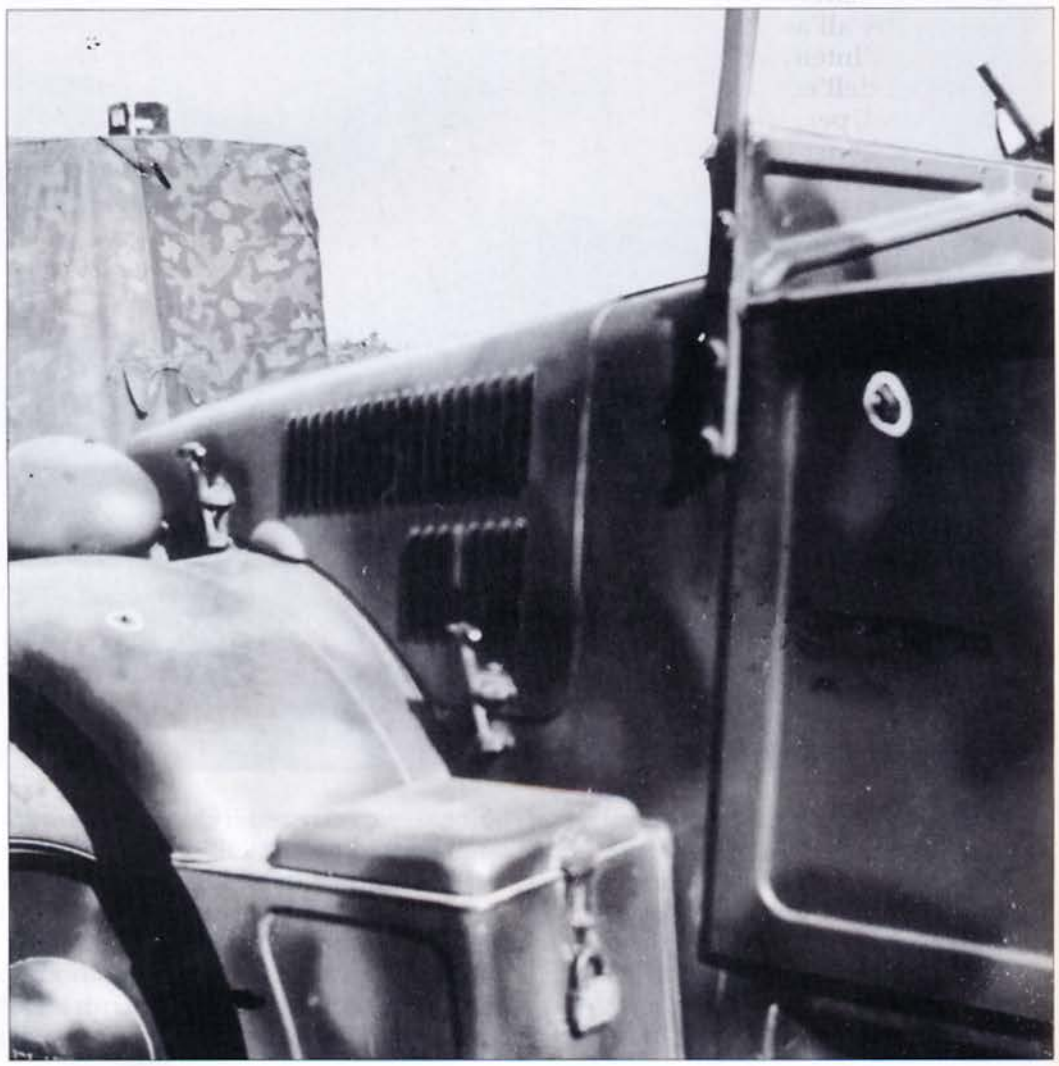
Particolarmente gravosa fu l'attività sul passo Quafe Thane, da dove erano costretti a transitare gli automezzi che portavano rifornimenti alle divisioni «Firenze» e «Arezzo». Questi venivano agganciati da trattrici Breda e trasportati, a traino, al di là dell'ostacolo.

Nel periodo primavera-estate il traffico riprese intenso, sia per i trasporti di truppa inerenti la nuova organizzazione territoriale, sia per rifornire via terra le basi che la scarsa sicurezza del-

Un'autocolonna carica di truppe arranca lungo i tornanti sulla strada per Skoplje, capitale della Macedonia (foto Museo Storico).



Autocarretta del 157° con parabrezza forato da proiettili (foto N. Lunazzi).



Una pallottola ha forato il parafango e lo sportello e, continuando la corsa, ha sfiorato il conduttore, che anche per questa volta la può raccontare! Ma purtroppo non andrà sempre così (foto Museo Storico).

Antivari, febbraio 1942. Un'autocolonna carica di truppe parte per Cettigne (foto Museo Storico).

la navigazione impediva ormai di raggiungere via mare.

Per ovviare all'accresciuta richiesta di trasporti, l'Intendenza si attenne al criterio base dell'economia dei mezzi, mai sufficienti, per ridurre sia il loro logorio che il consumo di carburante. Ogni stratagemma possibile venne adottato, quali la massima utilizzazione dei viaggi di ritorno, la sostituzione con la trazione animale quando possibile, l'accentramento dei mezzi, il massimo impulso dato alle riparazioni.

Sempre nell'ottica di una ottimale utilizzazione delle forze, molti reparti vennero rimaneggiati. Essi erano giunti dall'Italia dotati dei mezzi più eterogenei, con intuibili difficoltà dal punto di vista della riparazione e dell'addestramento del personale.

In questo periodo, mediante travasi da un reparto all'altro, si cercò di raggruppare automezzi similari all'interno dello stesso autoreparto o quantomeno della stessa autosezione.

Si cercò infine di incrementare le riparazioni da parte del personale degli stessi reparti, effettuando presso di essi anche quelle di media difficoltà.

Nella primavera, mutarono le condizioni delle rotabili, ma solo nel senso di una variazione della natura delle difficoltà e degli ostacoli. Alla neve e al ghiaccio si sostituirono il disgelo, le piogge, le frane, l'usura del piano stradale, lo straripamento dei torrenti, la rottura dei ponti, ecc.

Un altro fattore negativo era dato dal braccio dei rifornimenti fattosi troppo lungo, con truppe distribuite verso i confini che potevano essere raggiunte solo con percorrenze che richiedevano fino a 6-7 tappe automobilistiche.

Lungo l'itinerario, l'attività di bande di albanesi imponeva misure di sicurezza, quali l'adozione di scorte, o la limitazione dei viaggi alle sole ore diurne, oppure il decentramento degli automezzi presso i presidi lontani, il che riduceva il numero già scarso di mezzi a disposizione della Direzione Trasporti d'Intendenza.

Unico fattore positivo fu che, pur se assottigliato da rimpatrii per malattie, ferite o congelamenti, il personale aveva acquisito un addestramento completo, con conseguente forte limitazione degli incidenti.

Era a carico del raggruppamento anche il servizio di corriere, istituito soprattutto con lo scopo di facilitare i movimenti di militari isolati (per licenze, rientri, trasferimenti) affinché questi non fossero costretti a far ricorso a mezzi di fortuna. Furono perciò disposte, per l'Albania, 6 linee fisse, sulle quali si muoveva un totale di 60 automezzi.

Vennero effettuati anche trasporti a favore di truppe dislocate in Montenegro col risultato, sovente, che alcuni au-

tomezzi rimanessero bloccati nei vari presidi per l'interruzione degli itinerari provocata dai ribelli.

Altro aspetto era quello del trasporto dei materiali di recupero (rottami, reticolati, putrelle in ferro, barconi, armi, ecc.) che veniva effettuato con salmerie dai reparti fino ai luoghi di raccolta e con automezzi da qui fino ai porti d'imbarco.

L'Autoraggruppamento non operava solo a favore delle unità, ma anche al servizio dei civili albanesi, per i trasporti più svariati: profughi, funzionari, materiale sanitario, materiale da costruzione, cereali, perfino buoi per la lavorazione dei campi. Alcuni trasporti furono effettuati con carattere d'urgenza, come quello effettuato a favore di alcune province dell'interno rimaste senza possibilità di panificare.

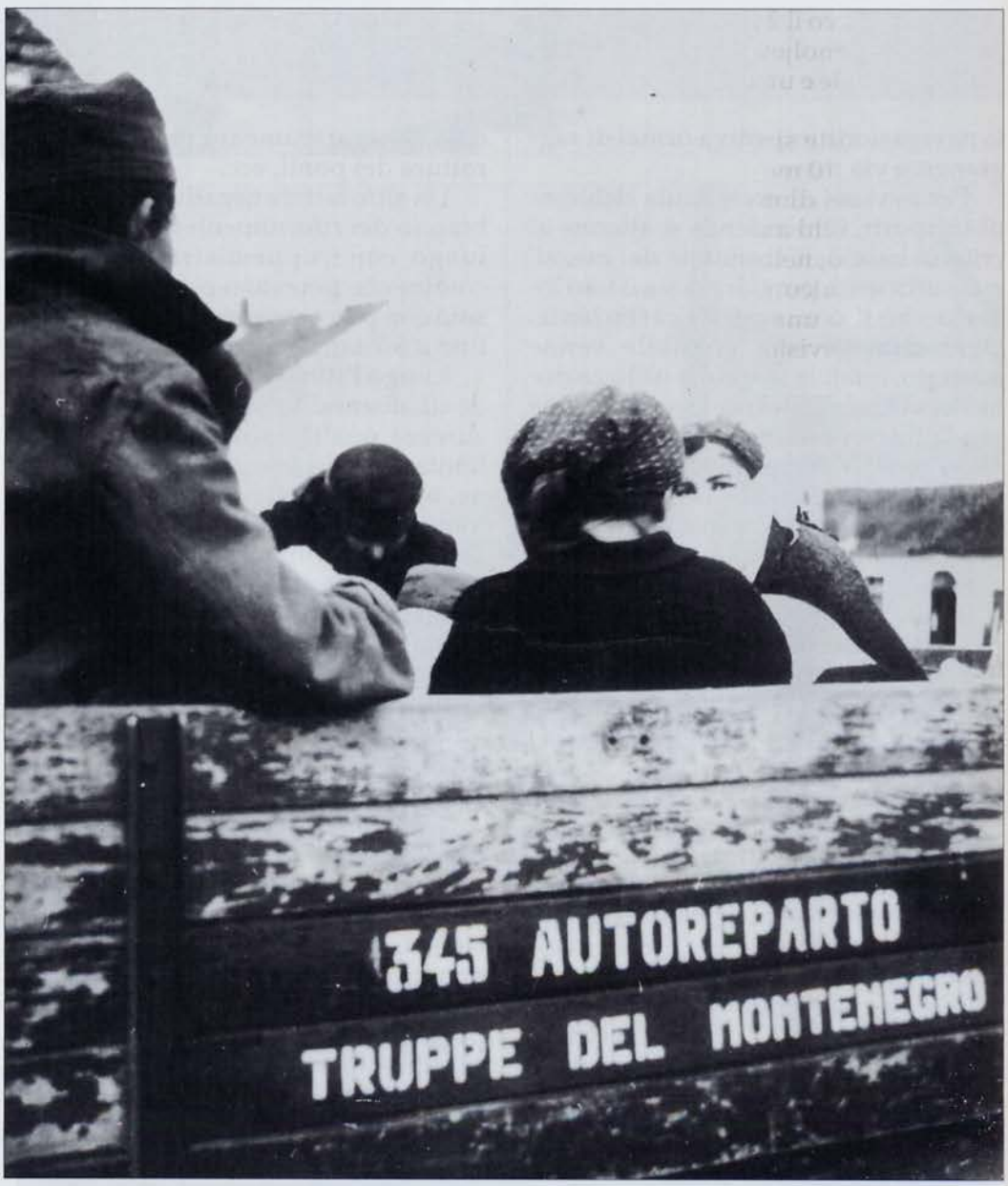
Particolarmente intensa fu l'attività dell'XI Battaglione Movieri Stradale, impiegato nella vigilanza agli itinerari più importanti e nel controllo del traffico nelle principali città (Tirana, Durazzo, Scutari).

Posti di blocco vennero costituiti nel tratto Puka-Fukes, con il compito di segnalare alla Direzione Trasporti ogni novità relativa a condizioni atmosferiche, interruzioni, ore di transito, soccorsi, ecc.

L'impiego dei movieri pose anche un freno al malvezzo, ormai invalso, di usare gli automezzi anche per ragioni non correlate a servizi.

La compagnia genio artieri del battaglione lavorò sempre alacremente per riattare strade interrotte o per costruire nuovi tronchi.

Purtroppo l'XI Battaglione Movieri Stradale venne rimpatriato il 15 maggio del 1942, su ordine del Comando Supremo, sì da mettere in crisi l'Intendenza e da rendere del tutto insuf-



Gli automezzi svolgevano, all'occorrenza, anche servizi per i civili. Un'automezzo del 345° Autoreparto trasporta una famiglia montenegrina (foto Museo Storico).

ficiente l'organizzazione dei movimenti.

La situazione generale dei trasporti cominciò a migliorare nel periodo maggio-giugno del '42 con la rimessa in efficienza del materiale e un crescendo di attività che registrò il suo picco nel mese di agosto.

Nel frattempo però il servizio trasporti doveva far fronte a un forte calo dei servizi offerti dalle imprese civili, allettate da prospettive di maggiori guadagni presso altri scacchieri operativi.

Riprendendo l'esposizione dei bollettini di guerra relativi ai principali episodi che investirono il raggruppamento, va annotato un attacco ad una colonna di tre autocarri avvenuto il 19 ottobre sulla strada Struga-Dibra, a 10 chilometri da quest'ultima località, attacco che provocò 2 morti e 4 feriti.

Il 27 novembre altri 3 automezzi vennero attaccati a Provalienik: 1 morto e 15 feriti.

Altro attacco il 2 gennaio del '43 nella zona di Crnoljeva, con 5 morti (tra cui un ufficiale e un sottufficiale) e 3 feriti.

Forti perdite si verificarono nell'estate del '43: 10 morti e 14 feriti a Passo Logora (nei dintorni di Valona), nel corso di attacchi a due autocolonne.

Il 12 agosto, nella zona Belo Kamen, presso Pjani, alcune centinaia di ribelli investirono una colonna di rifornimenti della Divisione «Arezzo».

Il 15 agosto veniva respinto, dopo lungo combattimento, un attacco in zona Magellara, presso Dibra: 2 morti e 1 ferito.

Si avvicinava ormai una data rimasta negli annali del nostro paese: 8 settembre 1943. Ma questo, fa parte di un altro racconto.

Nelle isole

Un apposito allegato, in fondo al volume, recante in specchio tutti i nominativi delle unità automobilistiche a qualsiasi livello e le località in cui furono dislocate, consentirebbe di abbracciare meglio, con uno sguardo panoramico, le dimensioni e la distribuzione del Corpo Automobilistico nel corso della campagna dei Balcani. Ma questo snaturerebbe in maniera inaccettabile il taglio che abbiamo inteso conferire a quest'opera (che vorremmo – ripetiamo – fosse un libro da leggere, non un annuario da consultare). È per questo che molte unità, specie a livello minore, non risulteranno neppure nominate. Delle altre, le maggiori, abbiamo riferito le vicende in quantità direttamente proporzionali ai documenti che sono stati reperiti e alle testimonianze che ci sono state fornite.

Non va dimenticato, tuttavia, che le unità automobilistiche, nel corso della campagna, operarono non solo sulla ter-

Si direbbe un'immagine della Prima Guerra Mondiale; invece siamo nel 1943 ed i due automezzi sono proprio loro, i gloriosi 18 BL, ancora sulla breccia e impegnati a guadare un corso d'acqua nei pressi di Bitolia (foto Museo Storico).

CAPITOLO 5

raferma ma, seguendo gli sviluppi delle operazioni di un conflitto proprio «mondiale», molte si ritrovarono sparse tra le varie isole del Mediterraneo orientale. Succintamente, indicheremo i nomi di quelle unità che i quadri di battaglia ci hanno trasmesso.

A Creta:
– 216° Autoreparto;
– 331ª Autosezione Pesante;
– 51ª Sezione Autocarrette;
– 20ª Autosezione Leggera.

A Rodi:
– 50° Parco Automobilistico d'Armata;
– 1 officina di Centro Automobilistico tipo A;
– 50° Autoreparto Misto del 6° Autoraggruppamento;
– 5 Depositi carburanti e lubrificanti.

A Coo:
– 1 frazione di parco carburanti.

A Scarpanto:
– 1 frazione di parco carburanti.

In Eubea:
– 628ª Autosezione Pesante.

Nelle Isole Ionie (con la Divisione «Acqui»):
– 143ª Autosezione Pesante;
– 33ª Sezione Autocarrette.

Una medaglia d'oro

Anche se la penuria di documenti non rende possibile la ricostruzione delle vicende dei singoli reparti sopra elencati, non è lecito passare una patina di silenzio sopra l'unica medaglia d'oro concessa a un appartenente al Corpo Automobilistico nel corso della Seconda Guerra Mondiale, per vicende non legate alla Guerra di Liberazione, delle quali si dirà nell'apposito capitolo.

Paradossalmente, questa unica medaglia d'oro (alla memoria) concessa ad un rappresentante del Corpo Automobilistico italiano non è stata concessa a un italiano, ma ad un... turco. Così recita la motivazione:

Eghinlian Clemente, nato ad Ankara (Turchia) il 18 maggio 1914, autiere Comando Superiore FF.AA. Egeo.

«Di origine armena, cittadino italiano di elezione, profondamente devoto all'Italia, si offriva, con vero entusiasmo, per essere aviolanciato in territorio nemico per rischiosa missione informativa. Dopo un periodo di proficua attività, tradito e catturato, veniva sottoposto ad inumane torture e ad estenuanti interrogatori, confermando virilmente inalterata la sua fede per l'Italia, rendendo vano ogni tentativo di carpirgli notizie e respingendo ogni offerta di passare al nemico per aver salva la vita. Condannato a morte, dinanzi al plotone d'esecuzione il suo pensiero rimaneva rivolto all'Italia, alla famiglia e ai suoi superiori. In una nobile lettera indirizzata al fratello alla vigilia della morte, confermava le sue magnifiche doti di soldato, dichiarando che egli ed i suoi compagni avevano la coscienza tranquilla davanti a Dio e che morivano contenti di aver compiuto interamente il loro dovere. Fulgido esempio di virtù militari. Medio Oriente, luglio-settembre 1942».

Accampamento in Bosnia (foto Museo Storico).

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Abbiamo già ascoltato dal sergente maggiore Giulio ALESSANDRINI le vicissitudini del personale del Corpo nel periodo immediatamente susseguente la guerra italo-etiopica (volume 1°, cap. sesto). Il racconto del sottufficiale continua, proiettandoci verso uno scenario del tutto nuovo, con ben diversi problemi e traversie.

«Il richiamo, nel secondo conflitto mondiale, avvenne presso il 9° Centro Automobilistico di Bari. Le possibili destinazioni che venivano ventilate erano due: Russia o Albania, e fu quest'ultima la mia nuova meta.

Il 12 marzo del 1941 segnava la data dello sbarco a Valona del mio reparto, il 164° Autoreparto Pesante Mobilitato, dotato di Fiat 626 e 666.

In qualità di comandante di autosezione, ogni mattina era mia incombenza dare la sveglia agli autieri e avviare i movimenti comandati per la giornata. La sistemazione del nostro accampamento era così disagiata che era già un'impresa far uscire i mezzi sulla strada; per superare un forte sbalzo del terreno occorreva far ricorso al verricello.

D'inverno, con le temperature estremamente rigide, per ovviare alle difficoltà di avviamento eravamo costretti a tenere i motori accesi anche durante lunghe soste; oppure dovevamo ricorrere allo stesso verricello per mettere in moto i mezzi a traino.

Le strade erano veramente poche e quelle poche erano in condizioni precarie, tutte a fondo ghiaioso.

Tutto ci era ostile. Anche gli Albanesi non ci vedevano di buon occhio.

L'attività che più di ogni altra assorbiva le energie del reparto era il trasporto delle munizioni sul monte Tomori (quota 712).

Era il momento della ripresa dell'offensiva tesa alla riconquista della Grecia.

Nell'avanzata, i nostri mezzi servivano unicamente per il trasporto dei materiali; le truppe, invece, dovettero sorbirsi a piedi tutto un tragitto di ben 5-600 chilometri!

La Grecia era ridotta allo stremo; la gente moriva di fame per le strade; era un continuo andirivieni di carrette con le quali i vivi raccoglievano e portavano a sepoltura i cadaveri. Figure allucinate, ischeletrite non emettevano più che un lamento: «Pinao!» (fame).

Il 164° fu stanziato a Dafni, non lontano da Atene, mentre la mia sezione operava al Pireo, per rifornire di viveri la Marina Militare Italiana.

Tutto procedette secondo routine, fino a che, l'8 settembre del '43... giunsero al campo degli alti ufficiali tedeschi che ci ordinarono di consegnare le armi, dopodiché saremmo stati rimpatriati. Ottemperato all'ordine, fummo posti sul treno ed ebbe inizio il viaggio. Contavo le ore che mancavano all'arrivo al mio paesello, alle mie colline, invece...

Il treno, passate la Grecia e la Jugoslavia e giunto in Austria, proseguì attraverso la Germania fino a un campo di concentramento in Olanda.

I Tedeschi ci proposero una scelta: aderire alla repubblica di Salò, con immediato rientro in patria per licenza, oppure affrontare la prigionia. Optai per la seconda soluzione. Col senno di poi, ritengo che fu una scelta sbagliata: se avessi aderito, una volta in Italia avrei potuto darmi alla macchia; sempre meglio dei due ango-

Gennaio 1942: la copiosa neve caduta getta fuori strada un autocarro sul passo Berane-Andreviza (foto Museo Storico).

CAPITOLO 5

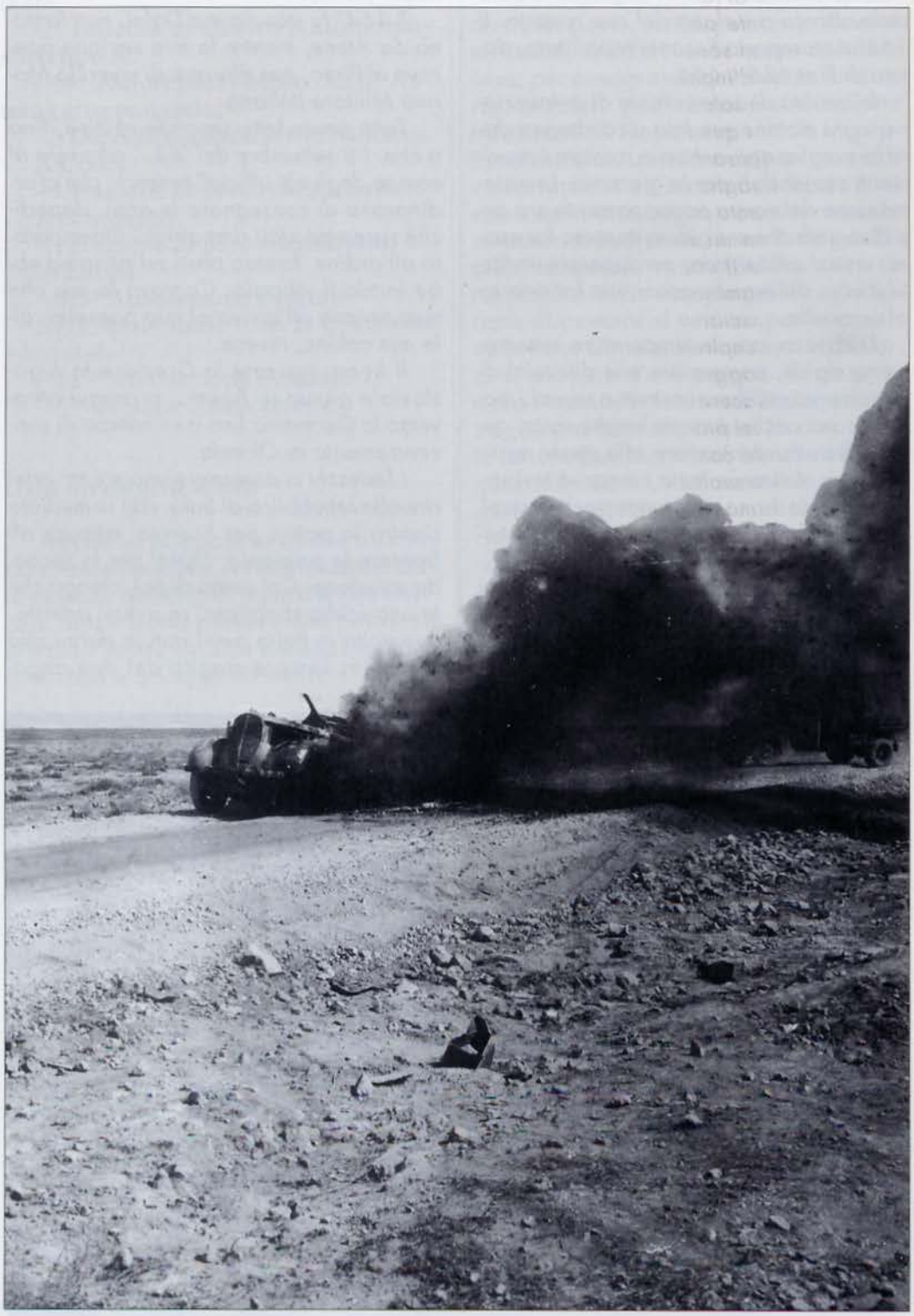
sciosi, terribili, umilianti anni di prigionia che mi accingevo ad affrontare!»

Riprendiamo il racconto delle vicende di Giulio LOCCI che dalle Alpi ci porta con sé sulle non meno impervie montagne dell'Albania.

«Sbarcati a Durazzo, raggiungemmo altri reparti a Valona, pronti per essere inviati sul fronte di Tepeleni. Strade orride e pericolosissime. Il mio amico Quondam, con il suo 621/N tre assi, non adatto a simili strade, fu lasciato al Comando Base nei pressi di Valona.

Il mio lavoro, al contrario, diveniva di giorno in giorno più gravoso: era iniziata quella spola interminabile Valona-Tepeleni, Tepeleni-Valona, su una strada, in alcuni punti, veramente da capogiro, fiancheggiata da abissi raggelanti, data la ristrettezza della carreggiata.

Un giorno, mentre guidavo tranquillamente, un'esplosione improvvisa sopra la mia testa mi fece volar via l'elmetto. Mi fermai e scesi dalla macchina per accertarmi di cosa fosse accaduto e vidi su una piazzola vicino alla strada un grosso cannone, con accanto alcuni artiglieri che se



Grecia, 1941, strada per Filippopoli. Effetti di una mina anticarro su una automobile (foto Museo Storico).

la ridevano, divertiti dal mio spavento: «figli di... potevate almeno avvertire!»

Un altro giorno, mentre ero intento al trasporto di 50 quintali di munizioni, un capitano mi chiese di poter approfittare del viaggio per recarsi in una certa località. Data la natura del carico, guidavo con un forte batticuore: c'era da saltare in aria, se qualche bomba o qualche mitragliamento aereo ci avesse colpiti.

Sul ponte di Tepeleni, tempestato in continuazione da precisi colpi di cannone, per poco non gettavo giù dalla macchina l'ufficiale. Non pratico della strada, egli mi aveva ordinato di fermarmi proprio nel bel mezzo del ponte per consultare la carta geografica (non sono mai riuscito a capire quell'alzata d'ingegno, dato che di strade ce n'era una sola, senza alternative, essendo sbarrata quella per Argirocastro). Non stetti a pensarci due volte: offrire al nemico un bersaglio immobile non era nel mio temperamento perciò, innestata la prima, ripartii con un sobbalzo che mandò su tutte le furie il capitano, tutto assorto com'era ad esaminare la sua carta. Senza per nulla lasciarmi intimorire dai suoi strepiti, gli feci capire che egli era mio ospite, che il passaggio glielo avevo offerto per fargli un piacere e non per dovere, ma che per fare quel piacere non intendevo rimetterci la pelle così stupidamente.

Il servizio lo svolgevo con soddisfazione ed entusiasmo, ma ciò che non mi andava proprio giù era il dover rinunciare al rancio, dato che ne andava della mia salute. Poiché questo era un evento abbastanza ricorrente, esternai le mie rimostranze al maggiore addetto alla cucina. Questi mi rispose in malo modo:

– Hai le trasferte, mangiati quelle; te le paghiamo apposta!

Non seppi trattenermi dal replicare:

– Signor maggiore, io in qualche modo mi arrangio; un pezzo di pane, una scatoletta, un po' di formaggio li rimedio, ma se non arrivo io con i viveri, voi non mangerete affatto!

L'ufficiale girò le spalle mortificato, forse dispiaciuto di ciò che aveva detto e lo vidi fare un cenno come di scusa.

In prima linea certe sortite e certe abitudini si comprendono benissimo.

In poco tempo ero divenuto l'amico degli alpini; quando passavo vicino ai loro reparti mi venivano incontro e, se avevo qualche pagnotta o altro a bordo, gliene offrivo volentieri. Stando con essi, poteva capitare di lasciarsi contagiare da certe loro usanze. Che dire infatti della sbornia che un giorno mi presi? Avevo incontrato lungo la strada uno spaccio di fortuna; la tentazione fu forte e mi scolai mezza bottiglia di vermouth. Le conseguenze non si fecero attendere: poco dopo, infatti, dovetti accantonare il veicolo a lato della strada. Dormii per dieci ore filate.

Durante le mie soste a Valona, mentre gli addetti effettuavano il caricamento della macchina, mi intrattenevo a parlare lungamente con il mio amico Quondam. Questi voleva conoscere tutti i particolari di ciò che avveniva al fronte, della vita che si conduceva e dei pericoli che si correvano. Ero incerto se fosse da invidiare la sua vita monotona al Comando Base: a me non sarebbe certamente piaciuta e in fin dei conti preferivo la mia, spensierata, in un continuo andirivieni, anche se oltremodo pericolosa e piena di incognite ad ogni pie' sospinto.

Una notte, tanta era la stanchezza che non fui svegliato neppure da un intenso bombardamento aereo a pochi passi dalla mia macchina. Me ne resi conto solo quando al mattino mi svegliai e vidi tutte quelle buche scavate dalle bombe. Il maresciallo che nella circostanza effettuava il viaggio con me rimase meravigliato di vedermi ancora in vita. Egli era scappato a rifugiarsi nelle trincee e, non avendomi più visto, aveva ovviamente pensato che io fossi rimasto sotto le bombe. Certamente qualche buon santo dovette proteggermi per tutta la campagna, poiché di pericoli ne passai parecchi, uscendone sempre indenne.

Al fronte, non mi piaceva affatto come il colonnello comandante aveva disposto le batterie. Aveva formato infatti un ferro di cavallo con batterie da 75 e dentro questo ferro di cavallo aveva piazzato comando, polveriera, cucina e tanto altro materiale d'interesse bellico non indifferente, compresi gli automezzi in dotazione al reggimento. Il fuoco di controbatteria dei Greci era micidiale e da un momento all'altro poteva accadere la carneficina.

Ogni volta che mi soffermavo sulla cosa, venivo colto da un triste presentimento, infatti non volli mai infilare la mia macchina là in mezzo, ma la lasciai sempre al margine della strada dove mi sembrava più al sicuro, sebbene abbastanza esposta anche lì. Tra ansie e paure arrivò la data, per me fatidica, del 16 febbraio 1941. Essa è ancora scolpita indelebilmente nella mia mente.

Una malinconia insolita si era impadronita del mio animo. Nell'aria c'era una triste sensazione.

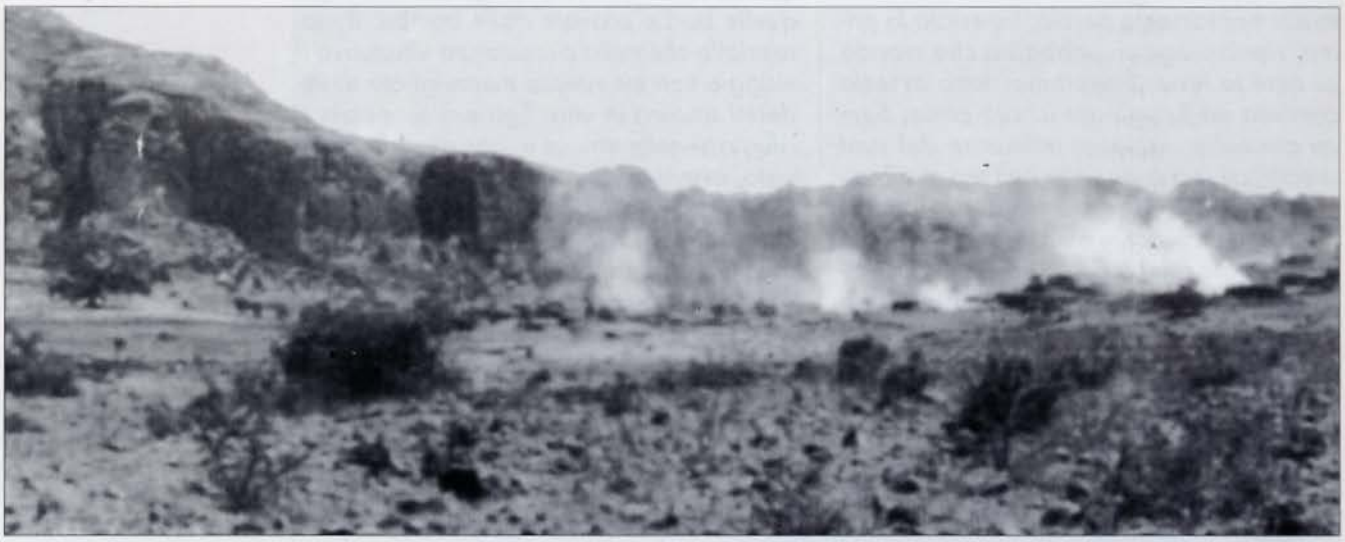
Nella mattinata i Greci avevano dato avvio ad un fuoco infernale di cannoneggiamento e mi stupiva che questo fosse avvenuto prima dell'orario consueto. Granate scoppiavano da tutte le parti; non c'era più un rifugio sicuro e, non sapendo più dove imboscarmi, quasi senza avveder-

CAPITOLO 5

mene salii sopra la macchina e mi distesi in cabina aspettando la morte con rassegnazione e come un evento ormai ineluttabile.

Fu questione di minuti. Tra l'inferno degli scoppi, si levò un'esplosione molto più violenta delle altre; tutto il mondo sembrò andare in frantumi, con brandelli che si levavano e ricadevano da tutte le parti. Sentii la macchina fremere, spostarsi; sentii vetri infranti e contorcimento di lamiere, poi più nulla.

Mi ritrovai disteso sul cuscino, in mezzo a rottami di ogni genere. Avevo paura a muovermi; non avevo ancora preso coscienza dei danni che avevo subito e temevo che, ordinando alle mie gambe, alle mie braccia di muoversi, queste non rispondessero più o, peggio, non ci fossero più. Infine tentai: i muscoli e i riflessi mentali rispondevano bene, le gambe e le braccia si muovevano senza avvertire il minimo dolore. Miracolosamente ero illeso, senza nemmeno un graffio.



Violento attacco di artiglierie sul fronte greco albanese, uno di quelli che per poco non costarono la vita al nostro testimone Giulio Locci (foto Museo Storico).

Saltai dalla cabina divelta e volsi lo sguardo attorno: tutto era sparito come per incanto. La polveriera, centrata in pieno, era esplosa e tutto, in un solo istante, era sparito con essa: cucine, comando, automezzi. In un attimo, senza neppure il tempo di rendersene conto, trenta o quaranta artiglieri erano stati polverizzati, unitamente ai muli che essi stavano caricando. Ci furono solo morti, feriti... nessuno!

La sola ferita mortale l'ebbe la mia macchina, ridotta tutta un mucchio di rottami. Mi si gelava il cuore alla vista della mia cara compagna di tante avventure così mutilata e al pensiero che non avrei più sentito il ritmo allegro del suo motore. Il tenente promise che me ne avrebbe richiesta un'altra, ma ci sarebbe voluto del tempo.

Lo choc che avevo subito fu grande; lo star fermo, poi, era un supplizio che peggiorava ancor più la situazione. L'autiere non è abituato a star fermo; ha bisogno di muoversi; senza il suo mezzo, l'autiere non è più lui, perché si sente inutile.

La mia salute cominciò a deperire a vista d'occhio e il comandante decise di inviarmi al Comando Base per alcuni giorni di riposo. Con un mezzo di fortuna raggiunsi Valona, lasciando tutta la mia roba nei cassetti di ciò che restava della mia macchina, convinto di tornare al più presto a riprendere il mio posto. Il mio amico Quondam, nel vedermi così ridotto, avvilito, sfiduciato, mi abbracciò per farmi coraggio e volle che gli raccontassi nei minimi particolari ciò che era accaduto; come lui, vollero saperlo gli altri amici e il comandante della Base. Fu un racconto assai triste e commovente. Forse mai come in quel momento maledicemmo tutto e tutti, imprecando contro la guerra e contro chi era causa di tanti lutti e tante rovine.

Al Comando Base le mie condizioni non migliorarono e fu necessario il mio ricovero in ospedale. Dopo tre giorni di visite molto accurate, la decisione unanime della commissione sanitaria fu: «rimpatrio».

Dopo dieci giorni di ospedale a Foggia, fui inviato in licenza di convalescenza di novanta giorni.

Ebbi la fortuna, dopo l'armistizio, di rivedere il mio amico Quondam che mi ragguagliò su tutto ciò che era avvenuto dopo la mia partenza.

Rivedendo il mazzo di foto che il mio amico mi aveva portato unitamente ai miei effetti personali, il mio occhio e il mio cuore si soffermarono su quelle immagini. Nel vedere ancora quei volti così giovani, spensierati, sorridenti, non potei fare a meno di piangere e di considerarmi fortunato per aver riportato a casa la pelle, mentre tanti e tanti amici, impressi in quelle immagini, giacciono ancora sepolti in paesi lon-

tani, fuori dalla loro Patria e senza una persona cara che versi una lacrima e deponga un fiore sulla loro tomba».

Un ampio e significativo spaccato dell'attività dei nostri autieri nel corso della guerra sul fronte balcanico ci viene proposto dal presidente della Sezione A.N.A.I. di Ascoli Piceno, Giuseppe DI ESPOSTO, nato nella stessa città il 17 febbraio del 1912 e lì residente; 83 anni al momento dell'intervista. Questo è il suo racconto, del quale ragioni di disponibilità di spazio ci impongono di cogliere solo gli spunti più salienti.

«Altrimenti – dichiara egli stesso – *ci vorrebbe un libro dedicato a me soltanto.*

Dopo aver trascorso il mio periodo di leva presso il 6° Centro Automobilistico di Bologna, nel maggio del 1940, con l'entrata in guerra dell'Italia, venni richiamato presso il 9° Centro Automobilistico di Bari. Appena due giorni sul posto, e via, subito in Albania, dove venni aggregato, come conduttore, presso la 26ª Compagnia Chimica, con destinazione Tirana.

Tutto liscio durante la fase di avanzata nel corso della quale io fui addetto alla guida di uno Spa 35 «Dovunque» attrezzato per la produzione di nebbia artificiale. Le note dolenti cominciarono con l'inverno, allorché i Greci contrattaccarono, costringendoci a una dolorosa ritirata.

Nel caos della fuga, a un certo punto rimasi isolato e appiedato. Mi aggregai ad un gruppetto di alpini, comandati da un sottotenente, anch'essi in fuga. A piedi attraversammo le montagne albanesi riuscendo, dopo tanto freddo e tanta fatica, a raggiungere il Comando di corpo d'armata a Elbasan. Qui, una volta ristorati, ci furono concessi dieci giorni di riposo per rimetterci in forze, trascorsi i quali mi ricongiunsi alla mia vecchia compagnia che nel frattempo, completata la ritirata, si era accampata sul monte Tomori.

Trascorremmo diversi giorni attendati in mezzo al fango, avvolti da un freddo polare. Sotto di noi, alle falde del monte, correva il fiume Devoli, alle cui acque attingevamo per tutte le nostre necessità: lavarci, cucinare, dissetarci; acqua che era stata da noi ironicamente ribattezzata «acqua del Duce».

Mentre eravamo lì, vedemmo un giorno sfilarci davanti un battaglione di finanzieri, dissennatamente proiettati verso il fronte, protetti da una misera divisa di castorino adatta tutt'al più al tepore di Roma, non certo all'altitudine dei monti albanesi. Infatti, erano passati pochi giorni che li vedemmo tornare tutti indietro, chi ferito, chi congelato; per alcuni, addirittura, non erano trascorse neppure 24 ore tra l'arrivo e il rimpatrio in aereo.

Eravamo lì da alcuni giorni quando avvenne l'episodio che avrebbe mutato radicalmente il corso della mia vita militare.

Tutti i mezzi della compagnia si erano ormai resi inefficienti e giacevano presso l'officina di corpo d'armata a Elbasan, in attesa di una quantomai fantomatica e aleatoria riparazione. Tutto il parco macchine era ormai ridotto a due Spa «Dovunque», un Lancia RO a benzina e la 1100 del comandante di compagnia. Un giorno, anche quest'ultima andò in avaria e né il sottufficiale motorista, né i due meccanici suoi

Il nostro testimone, Giuseppe di Esposto, con i gradi di sergente e l'incarico di capo officina, accanto ai suoi Spa Dovunque (foto G. di Esposto).

CAPITOLO 5

compaesani furono in grado di ripararla.

Il povero capitano, al colmo della disperazione, si risolse a chiedere soccorso al comandante di un reparto di artiglieria accampato a poca distanza. Mentre l'ufficiale, sotto la tenda adibita a fureria, esponeva il suo problema, il discorso venne captato dal caporale Alessandro Balducci, mio compaesano e amico. All'udire la richiesta del mio capitano, egli intervenne dicendo:

– Signor capitano, lei va cercando da noi chi le ripari la macchina, quando nella sua compagnia c'è un bravissimo meccanico, il soldato Di Esposto Giuseppe che fino al giorno del richiamo era capo officina presso la Fiat di Ascoli!

(È opportuno far rilevare che, a quell'epoca, le officine non erano numerose come oggi, tanto è vero che la Fiat di Ascoli assisteva, per le riparazioni, tutti gli automezzi della provincia).

Il capitano – il cui nome era Alfonso Mattei ed era parente del famoso Enrico Mattei dell'ENI, marchigiano anch'egli, di Matelica – ringraziò e tornò sui suoi passi.

Come fu di nuovo in compagnia, indisse un'immediata adunata generale e, con tono fortemente alterato, mi ordinò di uscire dai ranghi; lì, davanti a tutti, me ne disse di tutti i colori, ponendo in risalto il fatto che l'Italia era in guerra e aveva bisogno del massimo delle capacità di ciascuno; io, uno specialista, avrei dovuto considerarmi un traditore, essendomi tenuto nell'ombra, senza offrire collaborazione.

– Signor capitano – mi giustificai – la colpa non è mia. Se avessi detto di essere meccanico chi mi avrebbe creduto? Lo conosce anche lei il detto in voga sotto le armi: «Siamo tutti meccanici! Ramazza! Ramazza!»

(Era infatti un malvezzo comune quello di dichiararsi in possesso di una qualche preziosa specializzazione, per evitare servizi gravosi).

Il capitano, tornato calmo e sorridente:

– Ora però vai subito a riparare la mia macchina ché mi serve urgente!

Poche ore dopo la 1100 tornava in perfetta efficienza. Il guasto consisteva nella rottura del differenziale che la squadra di meccanici della compagnia aveva preteso di smontare senza prima staccare i semiassi (!)

Fu sufficiente questa sola prova di capacità professionale per far sì che mi venisse affidata l'intera responsabilità della riparazione dei mezzi, mentre il sottufficiale motorista veniva trasferito al vestiario, incarico certamente più consono alle sue attitudini.

La compagnia venne inviata a riorganizzarsi a Tirana, presso il Comando d'Armata.

Eravamo lì da appena due giorni, quando il capitano mi inviò all'officina di Elbasan ad informarmi dello stato dei nostri mezzi. Li trovai tutti in cortile, in stato di abbandono totale e in attesa che qualche anima pia si degnasse di controllare di cosa avessero bisogno.

Un rapido esame ad ognuno e tornai a far rapporto al capitano con l'elenco della natura delle inefficienze: 5 Spa presentavano una rottura al balestrone anteriore; per tutti gli altri si trattava di una semplice necessità di registrazione della frizione.

Il comandante, che ci teneva a far bella figura, mi inviò a prelevare, presso il magazzino ricambi di Tirana, i pezzi di ricambio occorrenti per le riparazioni. Ciò fatto, caricati tutti gli autieri intestatari delle macchine, tornai a Elbasan. Uno ad uno, man mano che gli automezzi riacquistavano efficienza, venivano presi in consegna dal rispettivo conduttore e andavano ad allinearsi.

Dopo due soli giorni, l'autocolonna al completo prendeva la via di Tirana. Io viaggiavo in coda, fuori colonna, alla guida di un «Dovunque» senza freni per avaria alla pompa della quale non avevo trovato i gommini di ricambio.

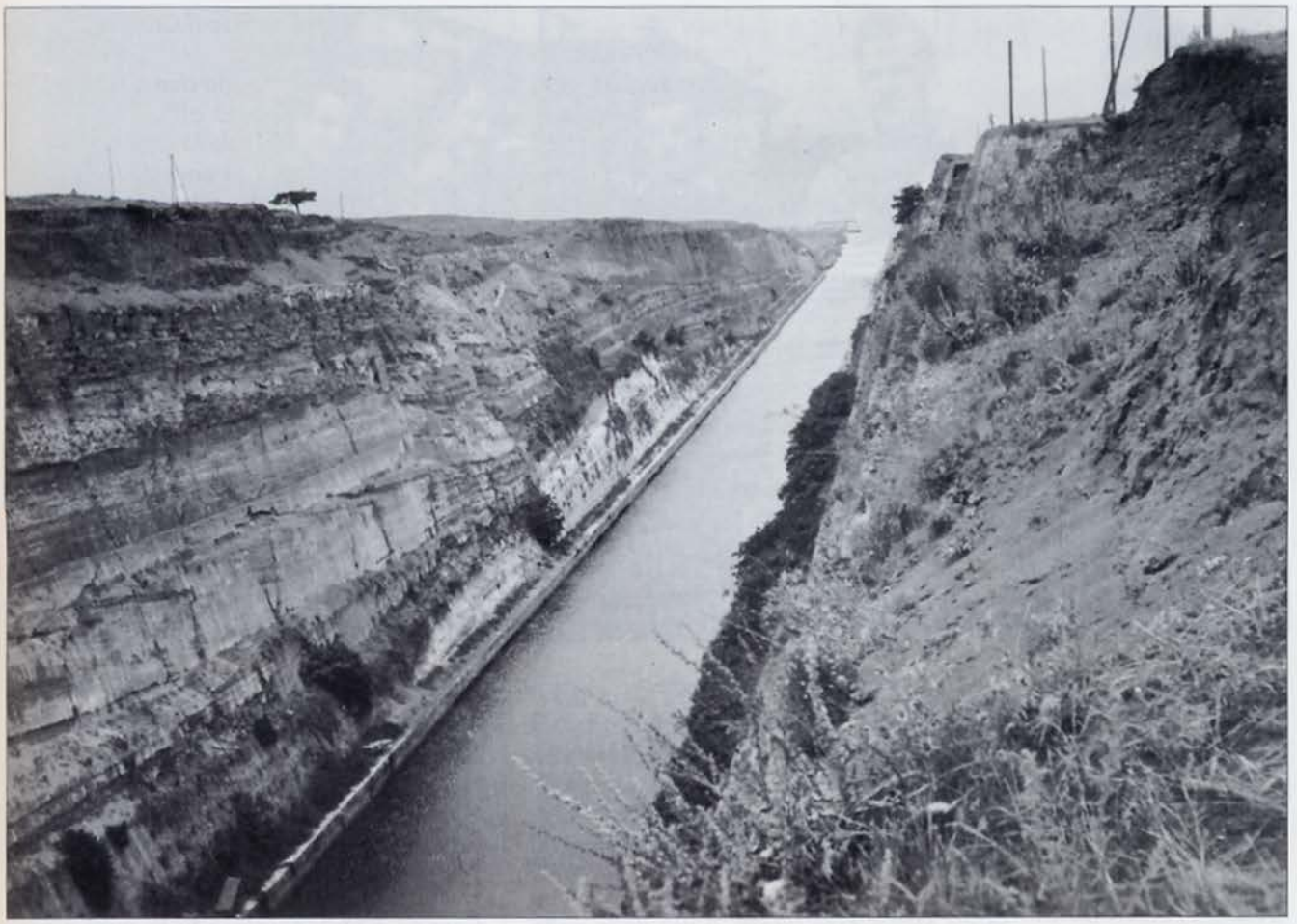
Il rientro fu trionfale e commovente al tempo stesso. La compagnia si trovava in adunata sul piazzale dell'accampamento, ad ascoltare il rituale sermoncino del capitano, quando questi si interruppe di colpo; non credeva ai suoi occhi, nel vedere tutto il suo parco macchine sfilargli davanti al completo di tutti i mezzi, tutti... meno uno, il mio, attardato dal guasto ai freni.

Messo al corrente della ragione del mio ritardo, egli abbandonò l'adunata, saltò in macchina e mi corse incontro. Ci incrociammo alle porte di Tirana e ci arrestammo entrambi. Abbandonando ogni ritegno formale, il capitano mi corse incontro e, abbracciandomi:

– Sei un eroe – esclamò – dovrebbero essere tutti come te, gli Italiani!

E pensare che appena pochi giorni prima mi aveva dato del traditore...!

Trascorse ancora un certo tempo e, con il nuovo rovesciamento della situazione al fronte, ci giunse l'ordine superiore di trasferirci nel Peloponneso, a Lutrachi, per attuare, con la nebbia artificiale prodotta dai nostri mezzi, l'occultamento del Canale di Corinto. Questo canale rivestiva infatti una elevata importanza strategica, in quel periodo, essendo attraversato da tutti i convogli diretti in Africa Settentrionale; per questo era sottoposto a massicci



Il Canale di Corinto, che la sezione chimica nella quale prestava servizio il nostro testimone aveva il compito di tenere sempre occultato con una cortina di nebbia (foto Museo Storico).

bombardamenti, tesi ad ostruirlo, da parte dell'aviazione inglese e americana; ma, grazie al validissimo lavoro della nostra compagnia, ogni tentativo venne sempre frustrato.

Parlando un giorno, a Patrasso, con il generale comandante del corpo d'armata, il capitano Mattei si lasciò sfuggire alcuni elogi circa le mie capacità e i miei meriti e questo comportò per me l'incarico di rimettere in sesto diverse auto dello stesso Comando di C.A.

Era intento del mio comandante, non privo del sentimento della riconoscenza, offrirmi una ricompensa tangibile per la mia opera e, consultatosi con il generale, insieme decisero che il modo migliore era quello di promuovermi sottufficiale per meriti speciali. E così fu.

Qualche mese dopo, il capitano fu promosso maggiore e trasferito al Comando Generale ad Atene, da dove si mise all'opera per farmi tasferire presso l'officina d'armata, nella stessa città. Fu il destino a decidere diversamente in quanto pochi giorni dopo l'ufficiale, colto da infarto, morì. Probabilmente, senza questa disgrazia, avrei fatto carriera e sarei divenuto aiutante di battaglia; invece, essa si fermò al grado di sergente maggiore.

Se la mia nuova veste di sottufficiale presentava i suoi risvolti positivi, specie dal punto di vista economico, essa comportò ovviamente anche l'assunzione di diverse e maggiori responsabilità, spesso legate ai servizi, armati e non, che ero chiamato ad espletare.

Non dimenticavo, tuttavia, la mia provenienza dalla truppa e spesso a tale considerazione ispiravo la mia linea di comportamento, come in occasione di un episodio avvenuto sempre nel periodo di Lutrachi.

Erano pochi giorni che, presso un caposaldo a pochi chilometri dal nostro, un soldato di sentinella – sopreso nel sonno dai partigiani – era stato ucciso e, con lui, era stato trucidato l'intero corpo di guardia.

Comandato di servizio, stavo effettuando il mio giro d'ispezione. Giunto ad uno dei posti di guardia, notai che, per quanto mi avvicinassi sempre più, da esso non giungeva alcun segnale di «altolà», fino a che, arrivato al cospetto della sentinella, la trovai seduta a terra, col capo poggiato al muro, beatamente addormentata. Mi salì il sangue agli occhi. Qualcun altro, al mio posto, avrebbe mandato quello sciagurato davanti alla corte marziale che l'avrebbe condannato alla fucilazione. Io mi limitai a strattonarlo e scuoterlo ben bene, mollargli quattro sonori ceffoni e propinargli un'aspra ramanzina per far-

Giuseppe di Esposto con il personale dell'officina al completo (foto G. di Esposto).

gli comprendere quali sarebbero state le conseguenze, per lui e per i suoi compagni se, al mio posto, fossero stati dei partigiani ad avvicinarsi.

I partigiani: feroci e spietati, specie i Serbi. Nelle loro bande c'erano spesso anche delle donne e queste erano anche più fredde e sanguinarie dei loro colleghi uomini: erano esse infatti, il più delle volte, a uccidere a pugnalate i prigionieri o a dare il colpo di grazia ai feriti. Una volta ne incontrammo una che recava a tracolla la bandoliera sottratta ad un autiere da essa stessa ucciso.

In occasione di spostamenti in treno, si viaggiava disarmati. Unica risorsa per difendersi in caso di attacco partigiano, una cassetta di bombe a mano che veniva consegnata sigillata al capo carrozza (in genere un sottufficiale). La normativa in vigore prevedeva che essa venisse aperta solo al momento dell'attacco e che ad ogni singolo viaggiatore venisse consegnata una bomba. I soliti regolamenti, insomma, miranti unicamente ad evitare il verificarsi di incidenti quando le cose filano lisce, ma che costituiscono un insormontabile impedimento alla difesa in caso di emergenza. Te lo immagini, in pieno attacco, sotto il tiro di fucili e mitragliatrici, star lì ad estrarre tutte le viti per aprire la cassetta? Perciò, in barba ad ogni regolamento, io effettuavo sempre la distribuzione delle bombe al momento della partenza, per ritirarle all'arrivo.

Sempre mentre eravamo a Lutrachi, ebbi modo di vedere e ascoltare Mussolini, giunto in visita alle nostre truppe.

Dopo aver tenuto il suo solito discorso, il Duce chiese se qualcuno avesse delle osservazioni da fare. Uno soltanto, mosso un passo fuori dai ranghi, prese la parola e, fatto l'atto di chi si stringe la cinghia, si lamentò della penuria del vitto.

– Lo so – fu l'amara ma molto esplicita risposta del Capo del Governo – la gavetta da Roma parte piena, ma qui arriva vuota!

Nell'estate del 1943 tornai in Italia in licenza matrimoniale e fu in quei giorni, il 25 luglio, che cadde il fascismo. La mia licenza stava per scadere e, se avessi dato ascolto ai miei familiari, non sarei ripartito. Ma quando il maresciallo Badoglio proclamò: «La guerra continua a fianco dell'alleato tedesco; chi non si presenterà sarà considerato disertore», pur con rammarico, ripartii in treno per raggiungere il mio reparto in Grecia. Risalito a Trieste e ridiscesa tutta la sponda occidentale adriatica, dopo 8 giorni giunsi al comando tappa di Atene. Poiché il trenino per il Peloponneso partiva soltanto tre volte la settimana, fui costretto a far sosta sul posto.

Mentre ero lì, con gran sorpresa arrivò un reparto blindato tedesco che, senza fornire spiegazioni, fece prigionieri tutti i presenti. Non ci fu possibile opporre alcuna resistenza perché, come ben si sa, in licenza si va e si torna disarmati. Cos'era avvenuto? Solo una data: 8 settembre.

Si può immaginare il dispiacere, ma soprattutto il rammarico che provai per non aver dato ascolto ai miei familiari. Un rammarico che veniva reso più aspro e cocente dal fatto di dover andare prigioniero da solo, senza nemmeno la consolazione di condividere la cattiva sorte con i miei compagni di reparto ai quali, dopo tre anni di guerra trascorsi fianco a fianco, ero legato da profondo vincolo di affetto».

CAPITOLO 6

CAMPAGNA DI RUSSIA

Gli antefatti del conflitto, prescindendo da ogni analisi o valutazione, possono essere descritti come un crescendo di atti aggressivi, sopraffazioni, manovre diplomatiche, accordi e rotture di alleanze che porteranno ineluttabilmente allo scontro frontale dei due blocchi, il tedesco e il sovietico, dalle opposte ideologie politico-economiche. Di essi sono stati riempiti interi volumi di storia; li richiameremo nelle loro linee essenziali.

Il 23 agosto 1939, con il «patto di non aggressione», che coglieva di sorpresa il mondo occidentale, Germania ed URSS definivano le relative sfere di interesse.

L'1 settembre, Hitler ordinava l'invasione della Polonia, che, attaccata anche dalla Russia da est, capitolava il 27 dello stesso mese, mentre le truppe tedesche e sovietiche si attestavano sulla linea concordata.

Il 30 novembre, la Russia attaccava la Finlandia: gli sviluppi e l'esito di questa campagna, oltre ad attirare le generali simpatie sulla piccola, eroica nazione, indussero a valutazioni errate sull'efficienza dell'apparato militare sovietico. Il trattato di pace porta la data del 12 marzo 1940.

Il 4 aprile di quell'anno i Tedeschi occupavano la Danimarca e sbarcavano in Norvegia; il 10 maggio venivano violate le frontiere belga e olandese.

Mentre la Germania portava a compimento la campagna di Francia, la Russia annetteva gli stati baltici e, poco dopo, la Bessarabia e la Bucovina, a danno della Romania.

Ma, ora, anche la Germania dava corpo alle sue mire sui Balcani, modificando le frontiere fra Ungheria e Romania, insediandosi nelle capitali dei due stati e accordando alla Romania – con palese funzione antirussa – garanzie territoriali.

Il 23 settembre, il patto tripartito fra Germania, Giappone ed Italia coglieva di sorpresa la diplomazia sovietica che subiva un nuovo smacco quando la Finlandia concedeva il passaggio alle truppe tedesche dirette in Norvegia.

Anche la Bulgaria il 1° marzo del 1941 aderiva al tripartito; le truppe dell'Asse si vedevano assicurata ampia libertà di manovra, dal Baltico all'Egeo, senza soluzione di continuità territoriale.

All'emarginazione dalla Balcania, la Russia rispondeva con il proprio appoggio ai golpisti di Belgrado (27 marzo 1941).

Le truppe dell'Asse reagivano occupando Jugoslavia, Grecia e Creta, mentre la diplomazia sovietica otteneva un successo con il patto di neutralità stipulato con il Giappone, assicurandosi la tranquillità alle frontiere asiatiche.

Questi, in sintesi, i fatti che condussero le due potenze allo scontro sul piano militare. Alle nuove frontiere, i preparativi alla guerra erano in pieno fervore. Essi si ispiravano, da parte tedesca, alla dottrina della blitz-krieg ed al ben noto efficientismo della Reichswer, mentre i sovietici speravano in un ritardo dell'azione che consentisse loro di completare una preparazione ancora approssimativa.

Ma gli eventi precipitavano e la not-

CAPITOLO 6

te sul 22 giugno 1941, mentre a Molotov era data notizia del primo bombardamento del suolo russo, Mussolini veniva informato telefonicamente dell'apertura delle ostilità.

Il 23 giugno, la Gazzetta Ufficiale pubblicava: «Agli effetti dell'applicazione delle vigenti leggi, l'URSS è da considerarsi stato nemico a decorrere dalle 5,30 del 22 giugno 1941».

Qualche giorno dopo, Mussolini offriva al Fuhrer un corpo di spedizione ed aerei da caccia italiani. Hitler accettava.

IL CORPO DI SPEDIZIONE ITALIANO IN RUSSIA

Il C.A. autotrasportabile, da tempo mobilitato, reduce dalla campagna jugoslava, veniva rinforzato, assumeva il 9 luglio la denominazione di Corpo di Spedizione Italiano in Russia (CSIR) e si orientava ad assumere il nuovo compito. Inizialmente agli ordini del generale Francesco Zingales (che ammalatosi, il 17 luglio veniva avvicendato dal generale Giovanni Messe), il CSIR, oltre al Comando del C.A. suddetto, comprendeva:

– le Divisioni di Fanteria «Pasubio» e «Torino»;

– la 3ª Divisione Celere «Principe Amedeo Duca d'Aosta» (P.A.D.A.);

– il XXX Raggruppamento di Artiglieria;

– unità aeree di osservazione e caccia;

– l'Intendenza Speciale Est;

– il 2° Autoraggruppamento.

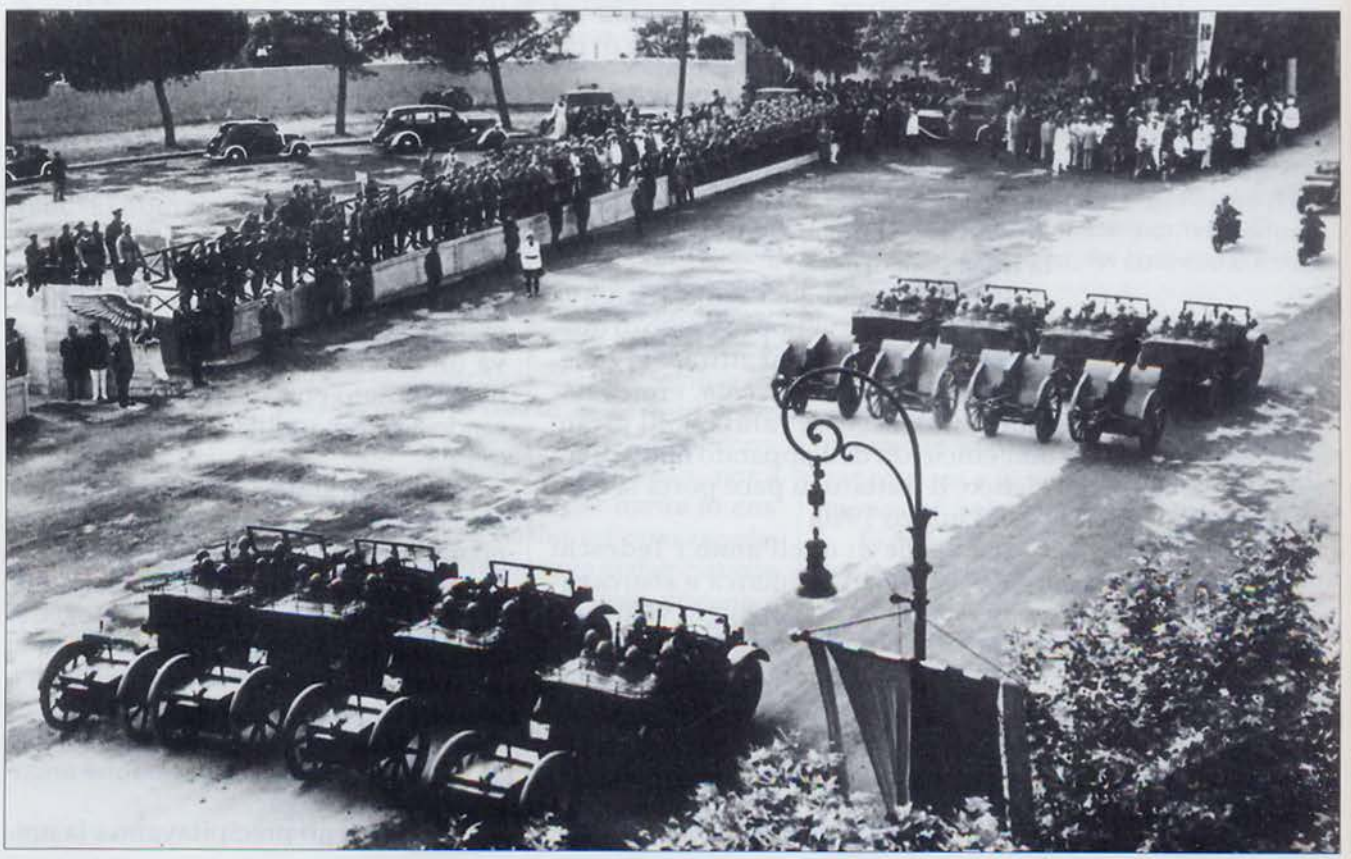
Complessivamente: oltre 60 mila uomini, 4.600 quadrupedi, 5.500 automezzi e oltre 80 aerei.

Furono 225 i treni che, dal 10 luglio 1941, in 25 giorni, trasportarono il CSIR a ovest dei Carpazi, nelle località di Maramarossziget, Felsoviso, Borsa. La radunata venne invece fissata nella Moldavia romena, a est dei Carpazi stessi, nella regione di Falticeni, Suceava, Botosani.

Il CSIR, tra l'agosto e il dicembre 1941, compì un balzo di 1400 chilometri fino alla linea di svernamento a est di Gorlowka e di Rikowo (attuale Enakievo). Le principali tappe di tale avanzata furono:

– le operazioni, specie della «Pasubio», nella cosiddetta battaglia di annientamento «dei due fiumi», fra Dniestr e Bug (30 luglio-13 agosto '41); operazioni particolarmente ardue per lo stato delle piste, rese intransitabili dal maltempo e dalle frequenti interruzioni del nemico in ritirata;

– la successiva rapida marcia oltre il Bug, alle dirette dipendenze del grup-



Roma, 3 luglio 1941. Il Duce passa in rassegna le divisioni che sfilano, in perfetto ordine, a Roma, prima della partenza per la Russia con il CSIR (foto SME - Ufficio Storico).

po Von Kleist, per proteggerne il fianco sinistro nella conquista dei ponti di Dnjepropetrowsk e Saporoshje, soli passaggi sul corso meridionale del Dniepr (13 agosto-17 settembre);

– il forzamento del basso corso dell'Oriol;

– la battaglia per l'eliminazione della testa di ponte di Pawlograd (9-11 ottobre);

– le operazioni per la conquista del bacino industriale del Donetz, regione di grande importanza militare, economica e politica.

L'attività dei reparti automobilistici

«I reparti automobilistici hanno superato, con l'ARMIR, tutte le loro precedenti tradizioni. Gli autieri hanno attuato trasporti lungo i nastri interminabili delle piste, si sono accompagnati con le avanguardie, si sono battuti con i fanti e come fanti...

Attaccati, sono scesi di macchina, hanno combattuto e, riaperto il transito, hanno ripreso la spola...»

Così l'intendente, generale Biglino, salutava gli autieri dell'8ª Armata, nel momento in cui essa veniva sciolta.

Sono parole che compendiano l'operato delle nostre formazioni, esaltandone gli inenarrabili sacrifici. Ma riportiamoci all'inizio della vicenda.

L'indice di motorizzazione del CSIR, rapportato al teatro e al tipo di operazioni che lo attendevano, apparve subito alquanto modesto. Infatti, anche se la presenza dei reparti del Corpo Automobilistico era tutt'altro che irrilevante, va ricordato che la quasi totalità dei mezzi era accentrata a livello G.U., mentre i reparti minori erano, sia organicamente che concretamente, pressoché sprovvisti del necessario supporto automobilistico. Dice al riguardo il generale Messe:

«In realtà, con quella formazione organica, il Corpo d'Armata non rispondeva alla qualifica di autotrasportabile, data la sua incapacità a provvedere al movimento contemporaneo delle unità, quale sarebbe stato imposto dal ritmo estremamente dinamico delle operazioni in così ampi spazi.»

Le necessità delle basi di Intendenza avrebbero richiesto, da sole, più di due autogruppi, cosicché, se si assegnavano gli automezzi alle truppe, rimanevano in crisi i servizi mentre, se si assegnavano i mezzi ai servizi, restavano a terra le truppe. La qualifica di autotrasportabile stava solo ad indicare che la fanteria era addestrata all'autotrasporto, non che ne avesse i mezzi. Lo stesso segno convenzionale raffigurava il CSIR come un organismo completamente motorizzato e questo avrebbe fatto sì che in seguito i Tedeschi gli avrebbero richiesto prestazioni eccedenti le sue reali possibilità.

Mussolini, in visita al CSIR, a colloquio con il generale Messe (foto SME - Ufficio Storico).

La documentazione esistente sull'attività dei reparti autieri in questo periodo, quasi tutta perduta per le vicende belliche successive, non rende giustizia alla mole di lavoro compiuta; i memorialisti e i diaristi si sono soffermati, soprattutto, a descrivere le vicende del tragico inverno 1942-43. È inconfutabile, tuttavia, che gli autieri sostennero nella campagna un ruolo di prim'ordine e altamente condizionante gli sviluppi del tragico ciclo operativo.

Lo stesso trasferimento dalle zone di scarico a quelle di raccolta costituì, con l'interposizione della catena montuosa, un valido banco di prova per i

Non sempre gli automezzi italiani diretti in Russia giungevano a destinazione. Nell'immagine, un'apocalittica visione delle conseguenze di un attentato operato dai partigiani jugoslavi mentre un convoglio attraversava il loro territorio (foto Museo Storico).

futuri impegni. Infatti la rotabile si presentò di difficile agibilità in quasi tutti i 240 km del suo sviluppo: fondo pessimo e con scarsa manutenzione, forti e brusche le pendenze, angusta la sede nel tratto più impegnativo che da Borsa, superando il passo Prislo, arrivava a Kampolongo. Un severo collaudo per le formazioni automobilistiche, pur se le difficoltà avevano caratteristiche ben diverse da quelle che si sarebbero presentate nelle zone di operazione.

La rapida avanzata delle unità nel periodo agosto-dicembre 1941, se mise a nudo le carenze ordinative, l'inadeguatezza dei mezzi, la vetustà dei veicoli, l'egoismo dell'alleato, pose però in luce il valore e lo spirito di sacrificio degli autieri.

Le condizioni ambientali ebbero un peso rilevante nell'effettuazione dei trasporti: la maggior parte degli itinerari era costituita da piste di larghezza variabile, prive di massicciata, senza un vero e proprio «corpo stradale», un andamento planimetrico abbastanza lineare e uno altimetrico a lievi pendenze, secondo la nota plastica del terreno. Soltanto in corrispondenza degli impluvi esistevano pendenze accentuate, ma limitate a brevi tratti.

I fiumi maggiori erano spesso superati con ponti in legname a doppio transito; quelli minori mediante guado.

Le citate piste, formatesi per la naturale costipazione dei veicoli in tran-

Le piste russe altro non erano se non delle spianate più o meno larghe, determinatesi per la costipazione del terreno dovuta al continuo passaggio degli automezzi (foto A. Scolari).

sito, erano di solito accompagnate ai due lati da tratturi con analoghe caratteristiche. Sarebbero state logisticamente valide se fossero state sempre percorribili; purtroppo, nei periodi asciutti la polvere era anche causa di precoce logorio dei motori; allorché invece si verificavano le prime precipitazioni atmosferiche, il terreno argilloso le rendeva impraticabili. Le condizioni più favorevoli, in definitiva, erano quelle di terreno gelato. Va ancora precisato che, quando il terreno era nella fase di rassodamento, sia per prosciugamento che per le gelate, ogni movimento doveva essere sospeso in quanto i solchi che si formavano erano tali da bloccare la marcia dei mezzi, che toccavano con il telaio contro il terreno.

Le cose, ovviamente, non andavano meglio per le truppe appiedate: l'argilla si attaccava compatta alla suola delle scarpe, come colla, per uno strato di 2 o 3 centimetri, e staccarla non era fa-

Aspetto delle piste russe nei momenti di maggior siccità quando il fango, disseccatosi, si trasformava in sabbia finissima (foto A. Scolari).

La didascalia della foto, del Museo Storico della Motorizzazione, dichiara essere la strada per Kiev, ma potrebbe esserlo per qualsiasi altra destinazione. Erano quasi tutte così (foto Museo Storico).

CAPITOLO 6

cile, oltre che inutile, in quanto dopo due passi si era punto e daccapo. Si pensi se qualche reparto doveva trasferirsi in marcia, anche per brevi tratti.

In qualche caso, lungo le piste principali, correva la palificazione telefonica. Talvolta, la delimitazione era costituita da caratteristici paletti segnacigli, sormontati da un ciuffo di paglia, a intervalli di circa 50 metri, indispensabili alle squadre spartineve; erano, tutti questi, rassicuranti punti di riferimento per l'autiere nelle lunghe tappe tra le nebbie o le tormente.

Nelle vicinanze dei centri abitati poteva trovarsi qualche breve tratto a fondo artificiale, in genere acciottolato. La zona di Stalino (odierna Donezk) era la più all'avanguardia, con una estesa rete stradale di modello europeo, soggetta a manutenzione da parte di un servizio delle strade, che poteva avvalersi, all'occorrenza, di mano d'opera ora militare, ora civile, ora dei prigionieri di guerra.

L'andamento climatico fu notoriamente il primo fattore condizionante dei movimenti logistici ed operativi, a cominciare dalla lenta e faticosa avanzata della «Pasubio» in agosto.

Particolarmente ostili furono il mese di ottobre e la prima decade di novembre, quando i movimenti delle autocolonne di rifornimento e delle artiglierie furono inesorabilmente rallentati.

Ciò nonostante, con ardui lavori stradali, l'Intendenza pose in atto ogni sforzo per assicurare lo stretto indispensabile alle unità operanti a est del Dniepr, 200-300 km. dalla base ferroviaria di Dnjepropetrowsk. In qualche caso il traffico fu dirottato sulla massicciata ferroviaria.

L'attività di recupero dei mezzi, in questo periodo, assunse particolare importanza e sovente, negli ordini del giorno dei reparti, comparivano attestazioni di merito e lodi. Emblematico l'elogio rivolto dal Comandante del CSIR a 7 Ufficiali e ad 8 militari di truppa che si distinsero «per abnegazione ed alto senso del dovere nella difficile opera di recupero e traino degli automezzi impantanati sugli itinerari Nikolajewka, Demurino, Pawlograd, Sinelnikowo dal 27 ottobre al 4 novembre» (dall'O.G. 316 datato 25 nov. 1941 del 2° Autoraggruppamento).

A metà novembre le prime provvidenziali gelate rassodarono il terreno. La favorevole circostanza perdurò per circa un mese e tutta l'organizzazione ne trasse vantaggio.

I pontieri del genio riparano per la 34ª volta il ponte di barche sul Dnjepr, sempre abbattuto a cannonate dai Russi (foto SME - Ufficio Storico).

Il gelo colse di sorpresa non poche unità, automobilistiche e non, essendo esso giunto improvviso. L'acqua del sistema di raffreddamento divenne una massa di ghiaccio, crinando i monoblocchi di quei motori ai quali, per dimenticanza o incuria, non era stata scaricata l'acqua. Le conseguenze furono che l'intendente, gen. Biglino, diede disposizioni affinché i danni venissero addebitati ai conduttori responsabili; in tal modo il nome di Biglino divenne, per i comandanti degli autoreparti e per i conduttori tutti, sinonimo di terrore.

A dicembre, nuovo disgelo, nuovi impantanamenti. Incessanti le ricognizioni tese ad individuare altri percorsi e possibili soluzioni ad ogni sintomo di miglioramento del tempo.

Con l'arrivo dell'inverno, giunse il gelo stabile, ma arrivarono anche, copiose, le nevicate, compromettendo la transitabilità, soprattutto dove le bufere accumulavano ingenti masse di neve.

Il Comando tedesco emanava allora direttive tendenti – dato il previsto ridotto flusso di automezzi – a far profittare della circostanza per incrementare il gettito delle riparazioni, con la prospettiva di trarre, da ciò, vantaggi nella successiva primavera, alla ripresa delle operazioni. Le divisioni pertanto avrebbero dovuto concentrare i veicoli da riparare lungo le strade di arroccamento e di rifornimento, da dove sarebbe stato più agevole sgomberarli verso gli organi di riparazione.

Il servizio delle strade fece del proprio meglio per garantire la viabilità: eresse barriere frangivento, utilizzò spartineve (beninteso a traino animale), mobilitò centinaia di elementi locali. Il mezzo meccanico, di massima, veniva risparmiato in previsione di una immanente penuria di carburante.

Le nevicate furono particolarmente copiose in gennaio. Le autocolonne, sorprese lungo i tragitti e specialmente in marcia notturna, furono falcidiate. Le piste vennero disseminate di mezzi inefficienti.

A fine gennaio, la paralisi del traffico divenne totale. Si tentò allora, senza successo, il ricorso al trasporto ferroviario.

Solo il trasporto automobilistico, in effetti, poteva assicurare la continuità dell'interminabile filo di collegamento fra la madrepatria ed i reparti: alla fine del mese di marzo, i chilometri di percorrenza vennero calcolati in 10-11 milioni.

Ogni possibile provvedimento teso al benessere del personale e all'affidabilità dei veicoli venne attuato: si ridussero i tragitti, scaglionando in profondità gli autoreparti; a Pawlograd e a Petropawlowka vennero costituiti posti di ristoro per gli uomini provati dalla fatica e dal freddo; furono organizzati parcheggi nelle piazze protette

Si è costretti a passare dalla strada alla massicciata della ferrovia... sperando che non passi il treno (foto Museo Storico).

Un'immagine del terribile inverno tra il 1941 e il 1942, il più freddo dei due inverni trascorsi in Russia dal Corpo di Spedizione. Qui un aspetto della Caserma di Pawlograd (foto Museo Storico).

Altra immagine del terribile primo inverno: l'ospedale di riserva nr. 2 di Stalino, con attorno gli automezzi parcati tra la neve (foto Museo Storico).

dai fabbricati; si scaglionarono lungo l'asse principale di movimento organi di riparazione.

Si trattò tuttavia di semplici palliativi. Se resse lo spirito degli autieri non altrettanto si può dire della resistenza dei mezzi meccanici.

Il parco era molto eterogeneo ed era allora formato, secondo i dati riportati in una relazione dell'Intendenza, da 4600 automezzi e 1.550 motomezzi. Con l'ARMIR si sarebbero quadruplicati (da respingere perciò l'affermazione di certa stampa odierna secondo la quale l'Armata non avesse «nulla» in fatto di automezzi).

Si trattava tuttavia di veicoli in massima parte già impiegati nelle campagne sui fronti occidentale, greco e jugoslavo, costituiti da circa 100 furgoncini, 47 modelli di autocarri fra leggeri, medi e pesanti, 7 di trattori e trattrici, 4 tipi di officine.

Sugli automezzi provenienti dalla requisizione si rese necessario apportare non poche modifiche, con conseguenti problemi nella gestione delle riparazioni.

«Gli automezzi in organico al 2° Autoraggruppamento – si stralcia dal diario dell'Unità – sono, nella stragrande maggioranza, automezzi di requisizione a gomme semipneumatiche, già sfruttati per il lungo chilometraggio

percorso sia in pace, sia sui fronti occidentale e jugoslavo. Pochi sono quelli venuti in Russia senza un precedente, logorante stato di servizio...»

Sulla loro scarsa idoneità a muovere fuori strada sembra superfluo intrattenersi. Qualche spostamento era possibile solo con fango non abbondante e con l'uso di buone catene di aderenza. Di veicoli cingolati o semi-cingolati, esisteva una modesta aliquota, quale quella del Gruppo Carri Veloci «San Giorgio», della Div. Celere P.A.D.A., dotato di L/3 mod. 1933/35, o del Battaglione Corazzato Bersaglieri, provvisto di carri nuovi L/6.

Con le strade in simili condizioni gli organi a subire la maggiore usura erano naturalmente quelli della trasmissione e soprattutto le sospensioni.

Sin dall'inizio i cosiddetti «autoguasti», si moltiplicarono a causa delle difficoltà a reperire i ricambi per un così ampio campionario di veicoli.

Alcuni episodi diedero adito a sospetto che qualcuno, in Patria, remasse contro: si attendevano, ad esempio, pompe di iniezione per autocarri; quando le casse arrivarono, e vennero aperte, dentro si trovarono copertoni per biciclette, dirette ai bersaglieri, in Africa. Disguido o sabotaggio?

Purtroppo si era partiti senza scorte, sia presso i reparti, sia addirittura presso il Parco Speciale Automobilistico.

La temperatura di quell'inverno restò memorabile (sembra che il termometro abbia oscillato a lungo tra i -25 ed i –35°C, toccando punte di -43).

All'inizio del '42 vennero fornite alcune visiere termiche per vetture e arrivò l'antigelo, in quantità quasi sufficiente. Vennero fornite anche lampade sul genere di quelle usate dagli idraulici, con le quali dirigere la fiamma sui cilindri o sui cambi, allo scopo di scaldarli e facilitare la messa in moto; per gli automezzi pesanti veniva anche usata qualche «torcia» (legno avvolto di stracci imbevuti di gasolio) da porre sotto il cambio per liquefare l'apposito «composto».

Nonostante gli sforzi profusi, tuttavia, non fu mai possibile mantenere un accettabile livello di efficienza.

Si stralcia ancora dal diario del 2° Autoraggruppamento «... la riparazione o la sostituzione dei vari organi non può ripristinare una capacità di prestazione che solo una revisione generale e totale, eseguita dalle case costruttrici, renderebbe possibile... La dimostrazione della realtà di quanto si afferma l'ha offerta la marcia di trasferimento da Pawlograd a Stalino del 96° A.R.P., che ha visto fermarsi circa l'80% degli automezzi in movimento. Non si nasconde la preoccupazione relativa a quello che sarà l'assillante problema dei trasporti per via ordinaria nei prossimi mesi onde sopperire sia alle normali necessità sia a quelle che si manifestassero in conseguenza di una ulteriore avanzata... Temperatura massima -18°, minima -28°».

Per far fronte all'incalzante incremento delle inefficienze, l'Intendenza, specialmente nel durissimo mese di gennaio del 1942, puntò soprattutto sui trasporti ferroviari.

All'arrivo del disgelo nel mese di marzo vennero proibiti i movimenti su

Immagini di autieri e di automezzi del 228° Autoreparto Misto, a Stalino, nel freddissimo inverno 1941 (foto Museo Storico).

CAPITOLO 6

piste a fondo naturale; in pratica, tutte quelle esterne alle città o ai grossi centri abitati.

Ciò fu possibile solo per la concomitanza di circostanze eccezionalmente favorevoli quali: la disponibilità della ferrovia Dnjepropetrowsk-Stalino e l'esistenza, nel bacino del Donetz, di una discreta rete stradale con massicciata artificiale, per il collegamento con le grandi unità, distanti dai 50 agli 80 km.

Il minor utilizzo portò ad un certo aumento del livello di efficienza, poiché si ebbe più tempo da dedicare alle riparazioni.

Ogni formazione ebbe una sua storia, tanto più significativa se si considera che, in queste prime operazioni, la massa dei mezzi fu devoluta al trasporto delle truppe.

L'unità principe del Corpo Automobilistico, in questa prima fase della campagna, fu il

2° *Autoraggruppamento*

Inizialmente costituito su 2 autogruppi, il II e il XXIX, in agosto veniva rinforzato dal LI. Disponeva di 1450 automezzi, in grado di trasportare 2600 tonnellate di materiale. Comandante, il colonnello Ginesio (detto Gino) Ninchi, già comandante del 3° Centro Automobilistico di Milano.

Proveniente dal fronte francese, la sua partenza avvenne il 12 luglio; attraversata l'Ungheria e la Rutenia, il 17 era in Bucovina, dove faceva sosta a Felsoviso; il 27, il Comando del reparto si trasferiva a Botosani.

Già a questo punto, l'attività di autotrasporto si era fatta molto intensa con il trasferimento, iniziato il 29 luglio da parte del XXIX, della «Pasubio» nella zona di Jsvorj-Pol.

Il 2 agosto, mentre la colonna della «Pasubio» rimaneva impantanata nella zona di Belzy, si pianificava il trasporto della «Torino».

Si rivelava perciò, fin dalle prime battute, quale sarebbe stato uno dei nemici più insidiosi degli automobilisti, il fondo stradale, e il Comando dell'Autoraggruppamento non poteva esimersi dal far presente, direttamente al comandante del CSIR, quanto poco adatti fossero, per esso, gli automezzi in dotazione, provenienti in gran parte da requisizione, e dei quali poteva-

Pawlograd, Pasqua 1942. Lo scioglimento della neve porta a straripamenti, ostacoli di nuovo genere sul cammino degli automezzi (foto Museo Storico).

no essere salvati, forse, solo gli Alfa 800 e i Lancia 3 RO su pneumatici.

Stante la scarsa disponibilità in proprio di automezzi ed il ritmo incalzante delle operazioni, il decentramento di intere formazioni del 2° Autoraggruppamento di Intendenza alle G.U. fu prassi normale sino a porre in crisi la stessa Intendenza.

Dalle relazioni sul servizio trasporti emerge la notizia che, inizialmente, ben dieci degli undici autoreparti del 2° Autoraggruppamento, furono decentrati ad unità operative ed impiegati direttamente dal Comando del CSIR. Per conseguenza, con un solo autoreparto, l'Intendenza si trovò immediatamente in crisi per la costituzione e lo spostamento delle proprie basi. Soltanto in agosto, con l'arrivo del LI Autogruppo, l'Intendenza poté contare su 8 autoreparti per le proprie esigenze.

Fin dall'inizio della campagna, il Comando dell'Autoraggruppamento ebbe modo di saggiare quanto arduo fosse il gestire, sulla linea di comando, delle unità sulle quali non si aveva invece più alcuna autorità sulla linea d'impiego. Lo stesso comandante, colonnello Ninchi, annotava nel suo diario in data 19 agosto:

«Questo Comando tiene a mettere in evidenza l'esistenza di una situazione di fatto per la quale la propria funzione non può esercitarsi in maniera da permettere una migliore e più razionale utilizzazione degli automezzi delle dipendenti unità, in quanto vi sono autoreparti e sezioni che dipendono direttamente dall'Ufficio Servizi del Corpo di Spedizione, o ricevono direttamente gli ordini dallo S.M. Comando CSIR., dall'Intendenza Est, dalla Direzione Trasporti.

Sono frequenti, inoltre, atti di pirateria da parte di enti diversi che trattengono, ad ultimato servizio, gli automezzi per destinarli ad un servizio diverso».

Parole che meritano un attimo di riflessione. Etiopia, Somalia, Libia, Spagna... cambiano i continenti, i climi, le epoche; muta la storia, ma quella dei reparti automobilisti si replica, per taluni aspetti, sempre uguale. E com'è attuale, il suono di questa campana!

Chiaramente, la circostanza non fu priva dei suoi risvolti positivi: questo operare per blocchi di formazione, a favore delle G.U., a diretto contatto e in simbiosi con le truppe operanti, fu il miglior «veicolo pubblicitario» per le mostrine neroazzurre. Infatti, il lavoro degli autieri fu posto largamente in risalto da quanti ebbero occasione di avvalersi delle loro prestazioni.

I riconoscimenti ad interi reparti o singoli militari furono numerosi. Ne furono oggetto in particolare i componenti del XXIX Autogruppo nella sua struttura originaria, (33°, 34°, 96° e 97° Autoreparto) decentrato alla «Pasubio» in questa prima fase della campagna.

Ecco alcune citazioni:

Dall'ordine del giorno n. 5 del Comando CSIR datato 31 agosto 1941: «Tributo un encomio solenne al S.Ten. Brena Achille del 2° Autoraggruppamento, con la seguente motivazione: gravemente ferito ad ambedue gli arti inferiori nell'assolvimento del proprio dovere, con fortezza d'animo e spirito di sacrificio manteneva contegno esemplarmente virile, dimostrando di possedere un elevato grado di peculiari virtù militari».

Dall'ordine del giorno 257 del 2° Autoraggruppamento datato 27 settembre 1941 – Elogio all'autiere Bergonzi Benvenuto, del 32° Autoreparto Pesante:

«Con il suo automezzo carico di munizioni, adattando passo per passo pezzi di legno in sostituzione di una balestra, improvvisamente spezzatasi, riusciva, con la più forte volontà, a raggiungere il reparto distante oltre 200 km».

Il generale di C.A. Comandante
F.to G. Messe

Comunicazione del capo di S.M. «Pasubio» al comandante del XXIX Autogruppo.

Al Ten. Col. Treré Sandro:

«Caro Treré,

stamane ho visto con molto piacere il tuo capitano Lozza che, disimpegnato il suo compito di ufficiale automobilista partecipava, fante tra i fanti, al combattimento in corso nel settore del 79° Regg. Fanteria».

Il Ten. Col. Capo di S.M.
F.to U. Ricca

Dall'ordine del giorno 302 del 2° Autoraggruppamento in Pawlograd, il dì 11 novembre 1941.

L'autiere Bonato Primo – cl. 1914 – 34° A.R.P. (Milano) è stato ricoverato, in seguito a ferite, presso la 5ª Sezione Sanità della Divisione «Pasubio». Il Comando del 79° Regg. Fanteria lo ha proposto per la concessione di una medaglia al valore:

«Con massimo sprezzo del pericolo e della propria vita si gettava audace-

CAPITOLO 6

mente in un trincerone anticarro fittamente minato per soccorrere dei compagni feriti da esplosione da mina. Nel generoso tentativo, in seguito a successive esplosioni, riportava l'asportazione del piede sinistro. Magnifico esempio di abnegazione.

Ho promosso caporale l'autiere Bonato Primo con la stessa motivazione».

Fra le espressioni di apprezzamento rivolte ad intere formazioni automobilistiche spiccano quelle tributate dal comandante del CSIR e dall'intendente.

In particolare, già il 31 agosto, il generale Messe tributava un primo elogio al 2° Autoraggruppamento i cui componenti «con sacrificio di sangue, alta consapevolezza del dovere e non superabile attività... avevano validamente contribuito alle operazioni di questo primo periodo...».

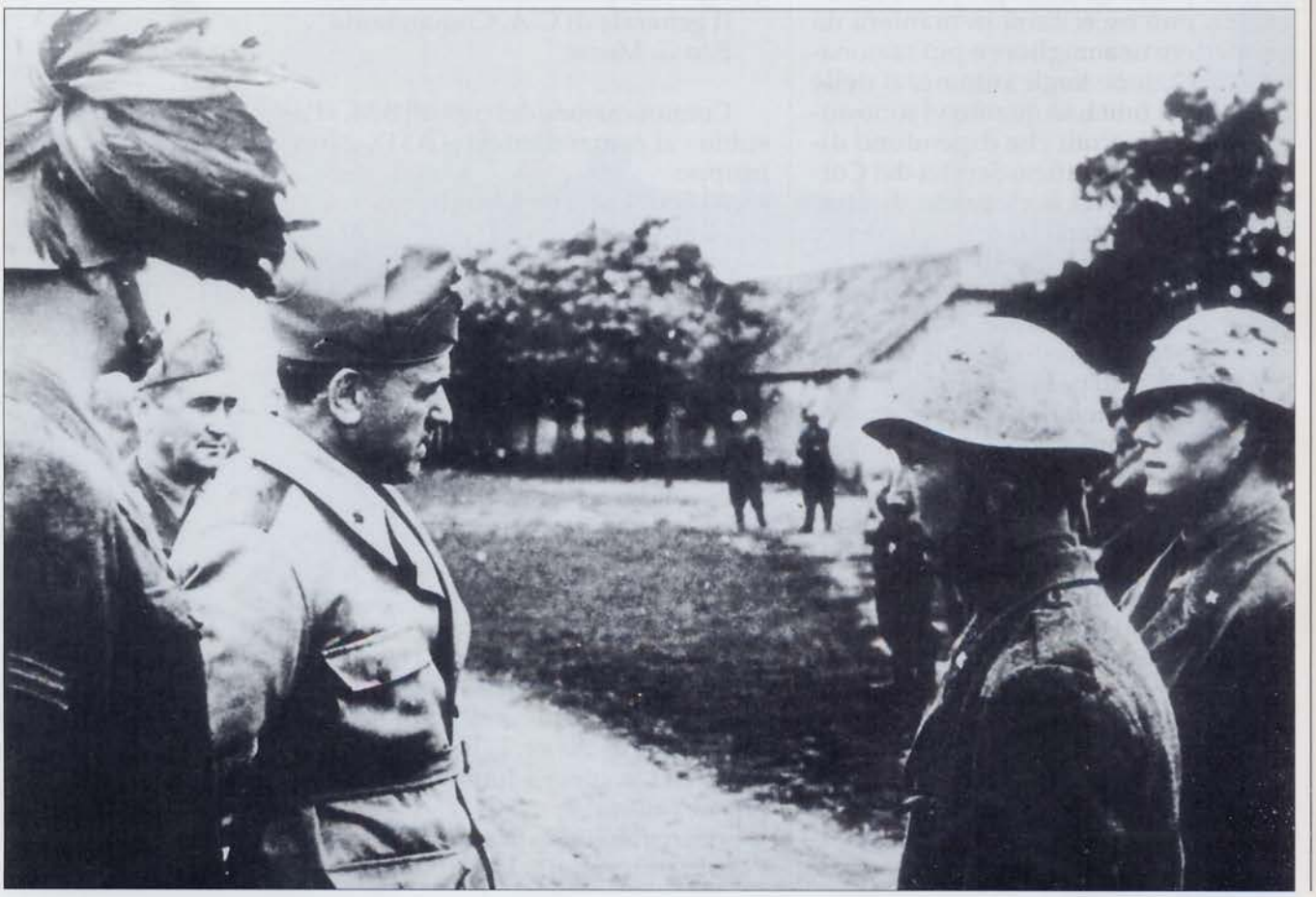
Il 23 agosto, l'Autoraggruppamento, in seguito a bombardamento aereo, aveva nel sergente Mario Benacchio (del 97° Autoreparto) e nell'autiere Arnaldo Scaramella (del 34°), i suoi primi caduti.

Il 20 ottobre toccava al XXIX Autogruppo riscuotere ancora l'apprezzamento del comandante del CSIR, per le prestazioni del 34° Autoreparto, che «...malgrado le pessime condizioni stradali che rendevano tormentoso il movimento, effettuava un rapidissimo ed ordinato autotrasporto, premessa fondamentale di ulteriori possibilità operative».

In novembre, col termine delle operazioni offensive, tutto l'Autoraggruppamento, con esclusione di 4 reparti, rientrò nell'ambito dell'Intendenza, per consentire il riordinamento delle unità più provate, il cui livello di efficienza non raggiungeva, nella ipotesi più favorevole, il 40%. In data 19 dello stesso mese, il Comando e tutti gli autoreparti risultavano variamente distribuiti tra Pawlograd, Pietropawlowka e Dnjepropetrowsk.

Il collaudo delle posizioni di svernamento del CSIR non tardò a venire. Alle prime luci del giorno di Natale, i Russi, fidando nella significativa ricorrenza per cogliere di sorpresa le nostre truppe, si lanciarono in forze al contrattacco con obiettivo Stalino (attorno a cui si erano sistemati tutti gli organi esecutivi necessari ad assicurare la vita alle grandi unità italiane).

Nell'azione di contrattacco, che vide impegnata la stessa riserva germanica, la situazione fu ristabilita. Purtuttavia, rifulse nell'occasione anche la tenacia del combattente russo e la capacità dei Comandi sovietici di condurre operazioni invernali in forze e



Il generale Messe ispeziona le truppe in linea (foto SME - Ufficio Storico).

con perfetta organizzazione (qualità chiaramente emerse nella riconquista di Rostov, nella lotta contro l'Armata Guderian e nelle successive operazioni di gennaio).

A queste operazioni concorsero in tempi successivi anche truppe italiane.

poguerra, di alcuni ufficiali automobilisti che comandarono le varie unità. Quelle che si riferiscono all'attività di singoli autoreparti dipendenti dal 2° Autoraggruppamento ci consentono di restringere l'obiettivo della nostra immaginaria cinepresa, per calarci anco-

Traghetto di autocarri sul fiume Dniepr (foto Museo Storico).

Sembra che si debba ricondurre a questa circostanza la richiesta dell'Intendenza, al 2° Autoraggruppamento, per l'eventuale impiego in linea di ufficiali, sottufficiali e autieri. Richiesta alla quale il comandante (siamo al 20 gennaio del 1942) così rispose telegraficamente: «Reparti hanno organico ridotto e tutti autieri habent preciso ed importante compito at essi assegnato alt. In ogni evenienza questo Comando può disporre di ciascuno e di tutti i reparti dipendenti pronti imbracciare moschetto alt. Ufficiali et autieri tutti sono sempre pronti con unanime slancio. Colonnello Ninchi».

A questo slancio non corrispondeva una adeguata disponibilità di mezzi efficienti. Appena il giorno dopo, una relazione sulla situazione di quelli a disposizione del Comando, a Stalino, dava: 78 efficienti, 273 inefficienti.

Il 1° aprile del 1942, al colonnello Ninchi subentrava nel comando il pari grado Achille Paolini.

La scarsa disponibilità di documenti ufficiali, perduti per le ragioni già dette, rende ancor più preziose le memorie, per lo più scritte nell'immediato do-

ra più nelle vicende dei reparti automobilistici.

Quella del *96° Autoreparto Pesante*, inquadrato nel XXIX, ci è rivelata dal suo comandante, tenente Ottavio Iannizzotto.

Il 96° aveva già operato sul fronte francese e successivamente in Jugoslavia. Aveva in dotazione OM 137, Isotta Fraschini D 80, Fiat 666, Alfa Romeo 35 e Lancia 3 RO.

Il 96° fu tra i reparti che trasportarono, in agosto, materiali e uomini della «Pasubio». Per maggior precisione, si dirà che esso era addetto al trasporto dell'80° Fanteria.

Nella notte del 13, il battesimo del fuoco, sul fiume Bug: uno scontro con un reggimento russo che, dopo aver cercato di contrastare l'avanzata della divisione, veniva costretto al ritiro. Un battesimo costato caro all'80°, che contò una sessantina di caduti.

Il 18 agosto il fronte venne raggiunto e la divisione, scaricata, si scaglionò lungo il Dniepr, con il compito di coprire le spalle e i fianchi dei Tedeschi, impegnati nella battaglia di Kiev.

Nessun riposo, per gli autieri e per

CAPITOLO 6

i mezzi, che pur ne avrebbero avuto bisogno. Tornato indietro, il 96° raccolse la «Torino», che stava avanzando a piedi, e portava anche quella sul Dniepr. Giusto in tempo per caricare ancora la «Pasubio» che stava per iniziare la sua avanzata: varcato il fiume, l'unità venne trasportata fino a Petrikowka.

Ancora due mesi di servizio ininterrotto, su piste a fondo naturale che divenivano pantani inguadabili con le piogge, mentre con il sole si sollevava un fittissimo polverone.

Ottobre fu gravido di piogge continue. Le macchine non furono più in grado di muoversi sull'indescrivibile mare di fango, tanto che la «Pasubio» dovette fare a piedi l'ultimo balzo fino a Rikowo.

Con i primi crostoni di ghiaccio di novembre il reparto, riordinatosi, si trasferì a Stalino, dove effettuò servizi fino al marzo 1942.

Del 25° *Autoreparto* (LI) riferisce il suo comandante, capitano Alberto Bruno.

Esso venne mobilitato per il fronte russo il 29 luglio del 1941, e partì da Verona il 10 agosto. Raggiunta Maramorossziget, gli automezzi vennero caricati e avviati a Belzy, in Bessarabia, luogo di prima sosta del reparto. In questa località esso si completò il 17 agosto.

Le prime attività vennero condizionate da una fortissima impraticabilità delle strade, per le copiose piogge che resero impercorribili le piste, con conseguente grave usura degli automezzi e degli uomini, sottoposti a continui sforzi. Alcuni autocarri rimasero immobilizzati anche per venti giorni, e soltanto l'uso di trattori riuscì a toglierli dall'impantanamento.

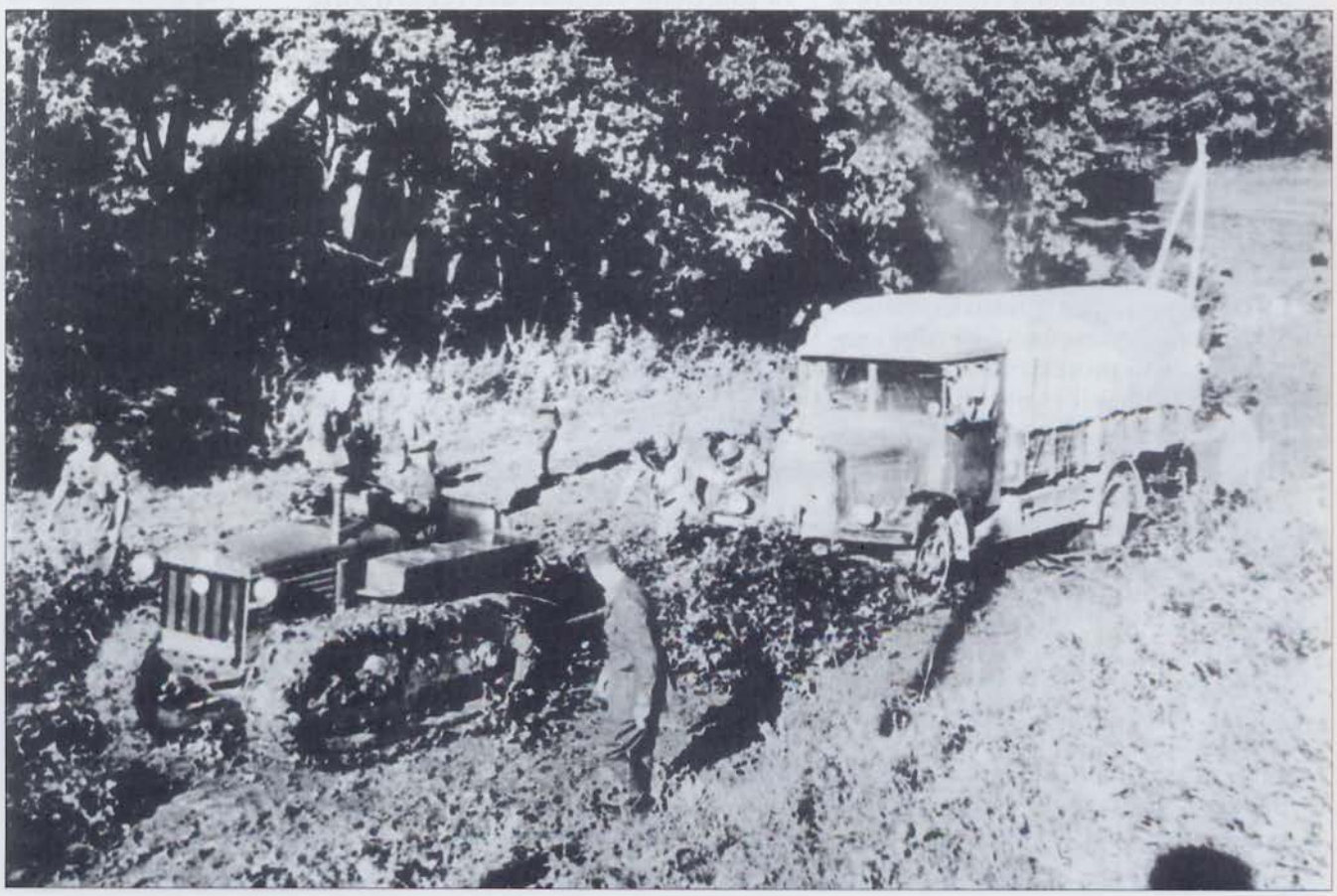
Fra i servizi più importanti di questo periodo, c'è l'impianto dei depositi carburanti di Perwomaisk. Il 25° si trasferì a Dnjepropetrowsk il 21 ottobre, lasciando a Belzy una decina di automezzi che raggiunsero il reparto alla fine di dicembre.

Dal novembre '41 all'estate del '42 l'attività fu alquanto ridotta, per le condizioni della stagione invernale e per la necessità di curare il riassetto di un gran numero di automezzi.

Durante l'inverno il reparto si frazionò in due sezioni, una a Dnjepropetrowsk, l'altra a Stalino. Quest'ultima, più vicina al fronte, effettuò, nei limiti imposti dalla disponibilità di carburante, una vasta gamma di servizi. L'altra, poco impegnata, poté dedicarsi invece alla riparazione degli automezzi, sì da presentarsi particolarmente efficiente alla ripresa delle operazioni.

Il reparto si riunì al completo a Stalino nell'aprile del 1942, pronto per l'inizio della nuova fase operativa.

Tra i servizi più pericolosi, nel pe-



Un trattore tira fuori dalla morsa del fango un automezzo impantanato (foto SME - Ufficio Storico).

riodo in esame, vanno ricordati quelli lungo il percorso Dnjepropetrowsk-Stalino, per la presenza, nel bosco di Petropawlowka, di un fortissimo contingente di partigiani che rendeva necessaria la presenza di robuste scorte di carri armati tedeschi.

Del 34° *Autoreparto Pesante* ci fornisce una schematica e incompleta relazione il tenente Carlo Sala.

Alle dipendenze del 1° Autoraggruppamento (insieme al gemello 33° A.R.P. costituiva il III Autogruppo), l'unità aveva operato sul fronte francese, al comando del capitano Carlo Fuggia, cui subentrò interinalmente, il 23 ottobre 1940, il tenente Giovanni Valsecchi, seguito, nel febbraio del '41, dal capitano D'Alessandro.

Destinato inizialmente alle forze di occupazione della Francia, nell'aprile del '41 aveva operato in Jugoslavia fino alla fine delle ostilità. Dopo un periodo di riposo a Cuneo, il 10 luglio venne messo a disposizione del CSIR.

Partenza immediata con arrivo il 12 a Borsa, in Ungheria. Seguì un lavoro massacrante per 10 giorni, a trasportare i materiali del CSIR a Botosani, in Romania (in mezzo, la catena dei Carpazi).

Il 34° effettuò tutta l'avanzata con la «Pasubio», superando i fiumi Prut, Dniestr, Bug, sempre ad assistere le truppe in linea che occupavano una città dietro l'altra.

A Pawlograd il reparto si accantonava per l'inverno, tornando ad operare per l'Intendenza, mentre Il comando veniva assunto di nuovo dal Valsecchi.

Con temperature che per parecchie settimane non si schiodarono dai -40°, il reparto rimase isolato in una sacca. In questo periodo, mentre provvedeva alla sistemazione dei mezzi, svolgeva anche servizi di presidio. Ogni tanto, a vivacizzare la vita, qualche attacco di partigiani.

Nel marzo '42, trasferimento a Stalino. A fine maggio riprendeva l'avanzata.

A questo punto, mentre il relatore rientrava in Patria, il reparto passava alle dipendenze dell'ARMIR.

(Nota a margine: agli inizi degli anni '70, richiesto di una nuova relazione, il tenente Sala ribadiva il comportamento «leggendario» del suo autoreparto, sostenendo polemicamente che i meriti di questo non vennero e non sarebbero stati mai riconosciuti. Se, invece di polemizzare, egli avesse raccontato qualcosa di più, la pubblicazione di questo libro sarebbe stata l'occasione per il riconoscimento di questi meriti).

Reparti non dipendenti dall'Autoraggruppamento

Sull'attività degli autoreparti appartenenti organicamente alle G.U. del CSIR in questo periodo, appare emblematica la breve memoria del tenente Mario Tozzi, del 122° Autoreparto Leggero della Divisione «Celere», che così ricorda quei giorni:

«... il *122° Autoreparto Leggero*, con le sue quattro sezioni, rinforzato con altre due sezioni del 129° Autoreparto Leggero, era stato adibito alla motorizzazione dell'intero 3° Reggimento Bersaglieri... L'Autoreparto era autonomo, dal punto di vista tecnico, ma per l'impiego era alle dirette dipendenze del Reggimento, anzi, dei singoli battaglioni che ne disponevano secondo le esigenze tattiche e strategiche. Ne derivava che gli autieri formavano una cosa sola con i bersaglieri e con questi dividevano tutte le ore della giornata... Di tutte le unità della «Celere», solo il 3° Bersaglieri era efficientemente e completamente motorizzato; ne derivava quindi che mentre la marcia dello stesso era spedita, le altre unità non potevano tenergli testa.

L'intera Divisione venne così a diluirsi su un percorso di varie centinaia di chilometri, con conseguenze gravi dal punto di vista operativo. Il Comando quindi mobilitava l'intero 122° Autoreparto affinché, depositati i bersaglieri nelle località avanzate, provvedesse ad avvicinare le varie unità rimaste inevitabilmente indietro. E così, rifacendo varie volte il percorso, le sezioni in pochi giorni effettuarono il «serrate» della intera Divisione, comprendendo nel trasporto i cavalli dei Reggimenti «Savoia» e «Novara», ospedali da campo, sussistenza e altri mezzi... Questa nostra fatica venne diverse volte elogiata dai Comandi delle unità trasportate e permise alla Divisione di rimediare alla deficienza di mezzi...»

(Veramente singolari le circostanze e le modalità che ci hanno consentito di ricostruire le vicende del reparto che seguirà: un raduno dei suoi reduci presso un ristorante di Peschiera del Garda, il 29 maggio 1994. Seduti attorno a

CAPITOLO 6

Un trasporto di cavalli e cavalleggeri del Savoia Cavalleria (foto A. Scolari).

un tavolo, i sopravvissuti raccontano, ognuno, la propria parte di storia. Mettendo insieme le varie tessere, si ricostruisce il mosaico).

Il *213° Autoreparto* della Divisione «Celere», comandato dal capitano Pietro Pierobon, era stato mobilitato dal 4° Centro Automobilistico di Verona.

In attesa di venire impiegato, aveva più volte mutato sede, tra Pontevigodarzere, Tricesimo e Padova. Nel giugno del '40 venne inviato sul Fronte Occidentale, ad effettuare rifornimenti a favore delle truppe alpine. Cessate le ostilità, tornò nel Friuli a disposizione del 5° Lancieri di Novara della Divisione «Celere». Seguirono altri mesi a Crema poi, il 4 aprile del '41, giorno di Pasqua, l'Autoreparto venne inviato in Jugoslavia, dove rimase fino a giugno.

Rientrato a San Michele Extra, verso la metà del mese partiva per la Russia, con il CSIR.

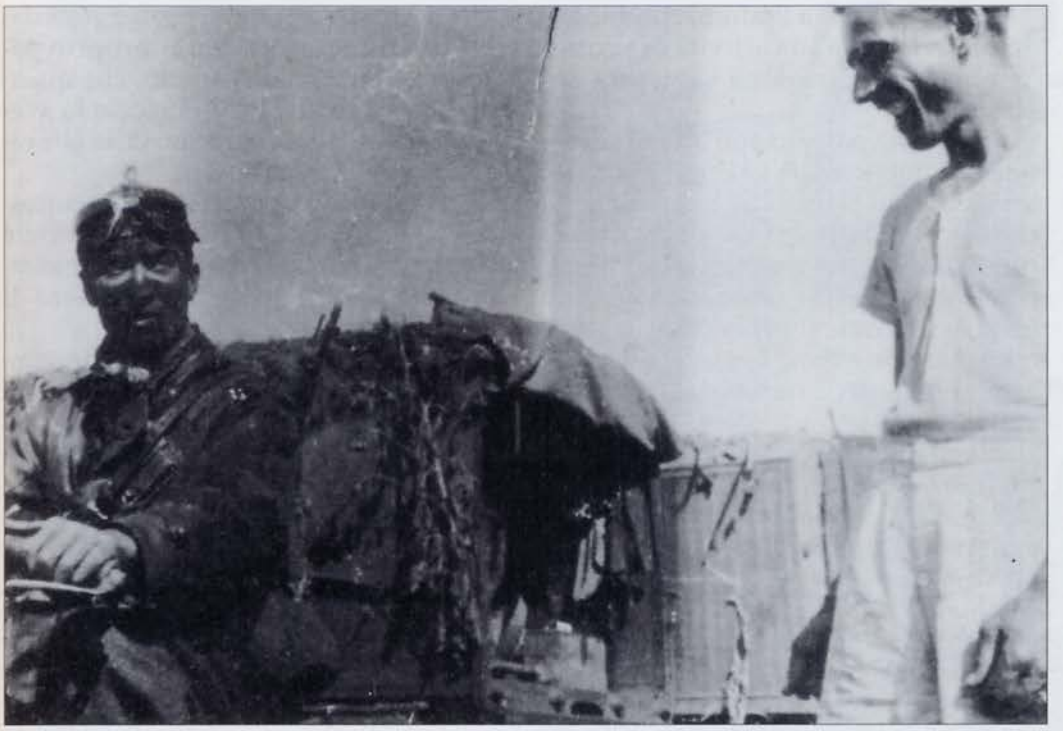
Il viaggio di uomini e mezzi sui pianali ferroviari si concluse a Borsa, in Romania. Qui gli automezzi vennero scaricati. Si trattava di Spa 38, di uno Spa «Dovunque», di 626 a benzina e a nafta, di Lancia RO e 3 RO e di alcuni Alfa Romeo, ma quelli che avrebbero fornito le migliori prestazioni erano gli OM «Taurus», per via della trazione totale e dell'aderenza sulle ruote motrici.

Da Borsa prese avvio il primo servizio: il trasporto dei cavalli della «Celere» fino a Suceava. Strade impossibili, per paesaggi orridamente selvaggi tanto che, lungo la strada, capitò di incontrare anche degli orsi.

Quei poveri cavalli avrebbero fatto tutti una misera fine. Da lì in poi, quando in cielo si scorgevano stormi di uccelli volteggianti, gli autieri del 213° sapevano già cosa avrebbero incontrato in terra: la carcassa di una di quelle bestie.

Scaricati gli animali, il reparto tornò a Botosani, a riprendere il rimanente materiale della Divisione.

Il 24 ottobre del '41 i bersaglieri della «Celere» occuparono Stalino. C'era una forte attrazione, da parte degli autieri, verso quei militari dal cappello



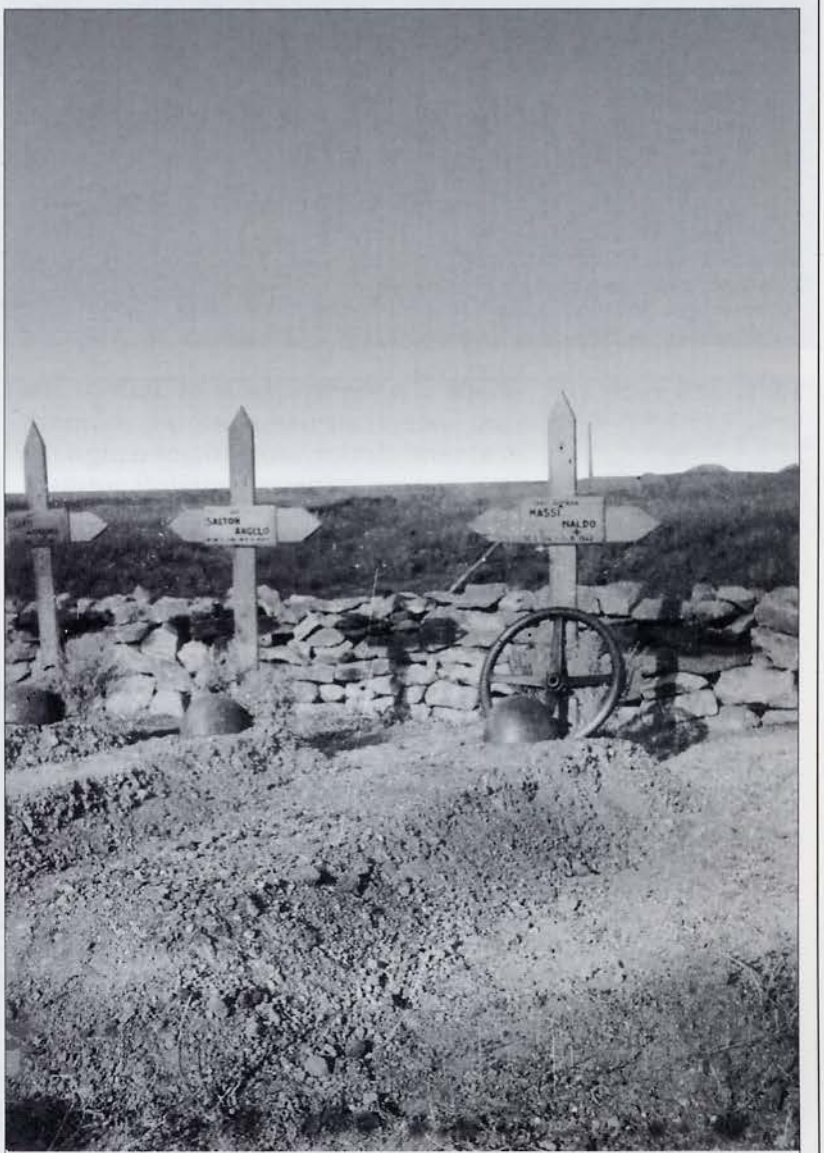
Un'immagine che merita di essere spiegata. La colonna del 213° Autoreparto è partita da Woroschilowgrad alle ore 19 del 27 luglio 1941 e, dopo 20 ore di marcia ininterrotta ha raggiunto Stalino. Il sergente maggiore Attilio Scolari ha appena fermato la sua moto ed ha sollevato gli occhiali sulla fronte. Non essendosi ancora guardato allo specchio, egli osserva con sguardo interrogativo il suo commilitone, senza comprendere il perché della sua espressione divertita (foto A. Scolari).

piumato. Tanto quelli erano temuti dai Sovietici, tanto erano ammirati dagli automobilisti. Si raccontano aneddoti significativi, al proposito, quale quello relativo ad una richiesta del generale Messe al comandante tedesco di far intervenire gli S tukas per favorire la presa di Stalino. La richiesta non sarebbe stata esaudita dal generale tedesco in quanto «Non ha bisogno di aerei – avrebbe quegli risposto – chi dispone di bersaglieri, tre dei quali valgono uno Stukas». E gli autieri si consideravano «bersaglieri a quattro ruote», solo che invece della mitragliatrice avevano un automezzo.

Per tutto l'autunno gli uomini del 213° effettuarono rifornimenti di ogni genere, spesso fino alle primissime linee, al limite dell'incoscienza, superando le indicibili difficoltà frapposte dal fango, tanto da meritare l'encomio solenne da parte del generale Messe per il superamento dell'impantanamento invernale.

Arrivarono le prime gelate. Dapprima furono solo notturne. Gli autieri, impediti dal fango, dovevano attendere la notte, col terreno ghiacciato, per riprendere il movimento; ma poteva avvenire, se non si stava attenti, che l'acqua delle pozzanghere divenisse per le ruote una morsa invincibile, bloccando l'automezzo.

L'arrivo stabile del gelo non comportò l'arresto delle operazioni, tanto che a Natale, con il termometro che giunse a segnare anche -47°, ci fu un attacco dei Russi, respinto dai bersaglieri.



La tomba del primo caduto del 213° Autoreparto, Naldo Massi. Emblematico, il volante fra l'elmetto e la croce (foto A. Scolari).

CAPITOLO 6

Il 213° svernò a Stalino, continuando tuttavia nella sua attività di rifornimento della Divisione schierata sul Dniepr.

L'inverno passato agli annali sarebbe stato quello tra il 1942 e il 1943, per le vicende ad esso collegate, ma quello che lo precedette era stato ancora più rigido tanto che – sono gli stessi autieri a sostenerlo – se il secondo inverno fosse stato come il primo, nessuno sarebbe tornato vivo a casa.

Nonostante il rigore del clima, gli autieri andarono ugualmente. Nessun affidamento poteva essere fatto sull'esperienza degli ufficiali, spesso sottotenenti di 1ª nomina, talmente ferrati in materia di automobilismo da ignorare perfino che qualche volta si doveva cambiare l'olio al motore.

Ognuno doveva far ricorso alla propria audacia, ma soprattutto all'inventiva. E di quest'ultima gli autieri dimostrarono di averne sempre da vendere. L'aneddotica è ricca.

Uno di essi, avendo perduto una ruota durante un viaggio, tagliò una fetta da un grosso tronco d'abete, l'applicò al mozzo con mezzi di fortuna e con quella tornò al campo.

Non c'era antigelo, e molti autieri furono costretti ad usare, in sua vece, nel radiatore, nientemeno che la nafta, con intuibili risultati per le guarnizioni del motore.

Qualcuno provò a proteggere dal freddo il radiatore con il proprio pastrano, con il solo risultato, che quando andò a toglierlo, il ghiaccio lo aveva reso così aderente al metallo che esso venne via a brandelli.

A proposito di pastrano... Fu con esso che gli autieri dovettero trascorrere il primo terribile inverno, mentre sembra che i magazzini traboccassero di giubbotti imbottiti.

Continuano gli aneddoti, che sembrano estratti da un libro di favole. Qualcuno si sarebbe inventato in seguito – per farsi due risate alle spalle delle reclute giunte nel '42 – che addirittura, al momento di urinare, il getto si trasformasse in ghiacciolo a non più di venti centimetri dall'orifizio naturale. Pur se questa è una facezia, è invece vero che molti furono costretti a tagliarsi barba e baffi, che a nulla servivano se non a fare da intelaiatura per i cristalli di ghiaccio che si formavano con la respirazione.

Quando la distribuzione del vino avveniva all'aperto, per fare le parti si usava... l'accetta.

Tutto era utile per scaldarsi: perfino una trebbiatrice russa venne ridotta in pezzi e il legno usato come combustibile.

Ognuno si ingegnava per la propria sopravvivenza: uno aveva addirittura addestrato un cane a rubare galline e la

La foto, che mostra alcuni Lancia 3 RO nell'atto di guadare un corso d'acqua, fornisce anche uno scorcio del tipico paesaggio russo, con numerose isbe sullo sfondo (foto A. Scolari).

La trattrice Breda del 213° Autoreparto alle prese con il fango già in fase di rassodamento (foto A. Scolari).

bestia aveva imparato tantò bene il proprio mestiere, che un giorno riportò un maiale.

Un grande aiuto, ai nostri soldati, venne proprio dai Russi, che molti ne ospitarono nelle loro isbe. Erano, queste, nulla più che capanne.

Dotati di estrema dignità, i Russi non chiedevano nulla e accettavano serenamente la loro povertà. Se qualcuno rubava loro un pollo, se ne rammaricavano, ma non – come si potrebbe pensare – per la fame che ne avrebbero sofferto, ma perché poi non ne avrebbero avuti da dare a Stalin. Ed anche a questo proposito, per un russo era sempre preferibile la gallina rubata dall'italiano alla mucca requisita a forza dai Tedeschi.

Si raccontano, al proposito, aneddoti tragicomici, che sembra siano stati poi motivo di richiamo in una circolare: qualche italiano e qualche tedesco avrebbero rilasciato perfino ricevute del maltolto, a firma di Garibaldi o di Bismarck.

Le mamme russe ebbero, verso i nostri soldati, lo stesso amore e le stesse premure che esse nutrivano verso i propri figli, e sostituirono mirabilmente le mamme italiane lontane.

La diretta conoscenza da parte delle popolazioni si sarebbe rivelata una fortuna per coloro che – fatti prigionieri – vennero portati in zone dove erano stati precedentemente conosciuti; ben diversa sarebbe stata la sorte di chi ebbe la sventura di essere deportato dove questi contatti erano mancati. Ma torniamo alle vicende dirette del 213°.

Gli autieri andavano, sulle piste celate dalla neve, seguendo le indicazioni di appositi cartelli, ma bastava che una raffica di vento, o una mano ostile, girasse la freccia e si finiva da tutt'altra parte. Ed anche qui, rifiorisce l'aneddotica.

Una volta un conduttore, incerto sulla direzione, si fermò a chiedere informazioni a una contadina russa. Nell'esporre la sua perplessità e allo scopo di chiarire la sua domanda, egli fece riferimento a una certa «curva» che avrebbe dovuto essere da quelle parti, se-

CAPITOLO 6

guita, subito dopo, da una seconda «curva».

L'autiere usò il termine così, in italiano, e la donna, anziché rispondere, diede in escandescenze. Solo più tardi il malcapitato poté apprendere che la stessa parola, in russo, significa «puttana».

Di notte, spesso, l'unico punto di riferimento era offerto dalla luna.

Un conduttore di un'ambulanza, durante un viaggio notturno, si accorse che a un certo punto l'astro, che avrebbe dovuto essere alle sue spalle, gli rifulgeva invece di fronte; segno evidente di una involontaria e inavvertita inversione di direzione. Mentre stava tentando di raccapezzarsi, si imbatté in un drappello di soldati italiani; tra di essi, nientemeno che il generale Messe.

Occorre dire che il comandante godeva dell'affetto e della stima di tutto il personale del 213°, che lo considerava alla stregua di un padre; e il generale, nella circostanza, non si smentì. Messo al corrente del problema dell'autiere, gli fornì una scorta che lo accompagnassé a destinazione e attese, sul posto, il suo ritorno.

Un po' di rammarico affiora ancor oggi, nell'animo degli autieri del 213°, al ricordo di come i giornali, alcune decine di anni dopo, avrebbero dato la notizia della morte del generale: uno striminzito trafiletto all'interno; in prima pagina, a grandi titoli, la notizia della nascita del figlio della Loren.

Giunse la primavera, e il disgelo. L'Autoreparto era sull'ansa del Don, con gli autieri sempre sotto tiro, ora per le mine, ora per l'attività dei partigiani.

Si sentiva nell'aria che sarebbe finita male. Gli autieri guardavano dentro la loro valigia... c'era ancora, intatta e vergine, la divisa da fatica.

Per quanto concerne l'attività di recupero, una citazione particolare merita l'opera dell'*8° Reparto Soccorso Stradale*, preziosa sin dall'arrivo in zona nel novembre del '41. Pur nell'incredibile esiguità della forza effettiva (4 ufficiali, 5 sottufficiali e 46 autieri) e nonostante l'inadeguatezza dei mezzi, i quattro nuclei espletarono un lavoro che sorprende per entità e specie degli interventi. I recuperi, molte volte, venivano eseguiti con mezzi di fortuna (buoi, cavalli, trattori, ecc.) essendosi rivelati del tutto inadatti i Lancia 3 RO soccorso, mentre il pensiero degli esperti accarezzava l'idea di poter disporre di Caterpillar!

Il comandante del reparto, l'allora capitano Manlio Attanasio, ricorda con

L'officina leggera del 213° Autoreparto in piena attività, a ridosso di un'isba (foto A. Scolari).

Il 7° Nucleo Soccorso Stradale, al completo dell'organico dei suoi automezzi. Da sinistra una trattrice Breda munita di gru, uno Spa Dovunque e un Isotta Fraschini (foto A. Scolari).

orgoglio il lavoro eseguito dal proprio nucleo proprio alla fine di quel durissimo gennaio 1942. Si partiva anche di notte, nel turbinare della tormenta, per andare a soccorrere e recuperare veicoli in zone minacciate dall'offensiva sovietica. Nel Natale del 1941 fu proprio il suo reparto a fare il più bel regalo alle truppe in linea, recapitando loro la posta che non vedevano da oltre sessanta giorni!

Alle dirette dipendenze del Quartier Generale Comando CSIR operava invece il *13° Nucleo Soccorso Stradale*, comandato dal sottotenente automobilista Oscar Casati. Il reparto era dotato, oltre che di autocarri, anche di 3 o 4 trattrici Breda 32, una delle quali munita di braccio gru.

Sempre in forza al Quartier Generale Comando CSIR era il *13° Nucleo Movimento Stradale*, dipendente dalla DI.TRA.V.O. (Direzione Trasporti per Via Ordinaria) che nel luglio '42 sarebbe stata soppressa e assorbita dall'Ufficio Servizi. Comandante era il sottotenente automobilista di complemento Rubino.

L'accenno a questa piccola, ma non meno importante unità, ci induce a ricordare l'attività di alcuni uomini che, pur non fregiandosi delle mostrine nerazzurre, operavano in loro stretta simbiosi, fornendo un aiuto spesso determinante alle missioni dei conduttori. Parliamo dei «movieri». Svolgevano questa mansione anziani dell'arma di Cavalleria e i militi della Milizia della Strada. Venivano dislocati in corrispondenza dei bivi più importanti e integravano l'opera passiva svolta dalla segnaletica, sia italiana che tedesca.

Organi del Servizio Automobilistico

All'efficienza dei veicoli, all'epoca, attendeva il «Servizio Automobilistico», articolato in organi direttivi ed esecutivi, con personale tratto in larghissima prevalenza dal Corpo Automobilistico.

Gli organi direttivi (Ufficio Automobilistico del CSIR, Ufficio Automobilistico d'Intendenza, Uffici Automobilistici presso le Divisioni) erano retti da ufficiali di grande levatura e di pro-

Un'officina da campo nei pressi di Stalino (foto Museo Storico).

vata esperienza. Il primo funzionamento degli organi esecutivi fu profondamente condizionato dalla distanza dalla madre patria e conseguente difficoltà di rifornimenti.

Gli organi previsti erano:

– un Parco Speciale Automobilistico (P.S.A.);

– una frazione di laboratorio del Parco Automobilistico;

– la 15ª e la 18ª Officina Mobile Pesante;

– altre 51 officine, prevalentemente di tipo leggero, presso le divisioni e i reparti.

Poco si conosce circa l'organigramma e le funzioni del P.S.A. L'unica fonte, che lo vede costituito da 1 capitano, 2 subalterni, 12 militari e una bicicletta, lascia davvero perplessi. Si trattava, con ogni probabilità, soltanto di un progetto, in quanto vennero poi avviati all'ente, tra la metà di settembre e la metà di ottobre, 8 ufficiali, 10 sottufficiali e 100 militari di truppa. Una delle sue sicure funzioni era la costituzione e la gestione dei depositi carburanti.

Per quanto riguarda la frazione di laboratorio, sembra che essa non sia mai giunta e che in sua vece sia stato mandato il 7° Parco Automobilistico, al comando del tenente colonnello Orsini, al 75% dell'organico, che iniziò le lavorazioni e la distribuzione dei ricambi il 25 novembre.

Risulta anche che esso, in tempi successivi, abbia assorbito il P.S.A.

Funzionali ed efficienti furono, per contro, la 15ª e la 18ª Officina Mobile Pesante. L'attributo di mobile si attagliò a dovere a questi complessi campali cui va il merito di aver supportato, inizialmente, tutto il corpo di spedizione, assicurando il servizio riparazioni fino all'avvento e al consolidamento dell'organizzazione d'Intendenza. Nella relazione della stessa Intendenza si legge:

«Un maggior numero di O.M.P., con adeguate scorte di ricambi al seguito, avrebbe risolto in pieno il problema delle riparazioni, provvedendo a riparare tempestivamente automezzi che, per contro, furono riparati alla meglio, continuarono a lavorare oltre il limite economicamente consigliabile e furono poi, molti, abbandonati lungo le piste ed esposti allo spogliamento».

Una descrizione più approfondita merita il funzionamento del servizio, analizzato nelle sue attività essenziali: rifornimento carburanti, rifornimento ricambi e materiali vari, riparazioni.

Rifornimento di carburanti e lubrificanti

Per quanto attiene ai rifornimenti carburanti e lubrificanti, fu posto ogni impegno e si attuò ogni iniziativa atta a garantire, con la continuità del flusso, la massima aderenza al rapido procedere dei reparti.

Pertanto, anche se la convenzione stipulata tra Germania e Italia stabiliva che ai rifornimenti di carburanti avrebbe dovuto provvedere la prima, furono ugualmente fatti affluire dall'Italia prodotti petroliferi e fustame (2500 fusti di benzina, 2500 di gasolio, 2591 fusti vuoti). Decisione che si sarebbe rivelata quanto mai opportuna visto che la convenzione venne spesso e in varia misura disattesa.

Non mancarono i disservizi, quali la carenza di gasolio contrapposta ad eccedenza di benzina, o la mancanza di mezzi di travaso per lo svuotamento delle autocisterne e delle cisterne ferroviarie: ad ogni inconveniente si dovette porre rimedio con i soliti accorgimenti tipici dell'inventiva italiana: approvvigionamenti in loco, prestiti ottenuti dal Ministero della Guerra ungherese, ricorso a mezzi e materiali di circostanza.

L'aderenza ai reparti operativi fu assicurata con la costituzione (ex novo o per scavalcamento) di depositi in fusti la cui consistenza, evidentemente esigua anche per quei tempi, è emblematica della preziosità che veniva attribuita al petrolio e alle sue fonti di approvvigionamento.

In particolare, per le esigenze della radunata, furono costituiti:

- a Maramarossziget, un deposito principale di circa 2000 fusti;
- a Leordina, Felsoviso e Borsa, depositi secondari dell'ordine di 200-300 fusti;
- a Gura Hormolui, un deposito di 750 fusti, con materiale avuto in prestito dagli alleati.

In seguito, tra agosto e settembre, questi depositi vennero alleggeriti costituendone uno a Belzy, con funzioni di deposito principale. Tuttavia, poiché il ripristino delle scorte si profilava difficoltoso e in contrasto con le pressanti esigenze operative, si ricorse a nuovi acquisti da enti romeni: provvedimento quanto mai necessario, visto che da parte germanica si continuava a lesinare sulle assegnazioni, mentre il dinamismo dell'avanzata, verso il Bug ed oltre, esigeva quantitativi ben superiori.

Nel frattempo, un posto distribuzione del C.A., quello di Pervomaisk, era stato assorbito dall'organizzazione di Intendenza.

Durante l'avanzata dal Bug al Dniepr e fino all'occupazione del bacino del Donetz, le cessioni delle autorità tedesche furono adeguate alle necessità; anzi, durante la seconda metà di ottobre, si dovette addirittura rinunciare a parte delle assegnazioni, per carenza di fustame.

A Krivoi Rog e a Dnjepropetrowsk, fra settembre e ottobre, vennero costituiti altri depositi.

Il deposito più avanzato dell'Intendenza realizzato nella stagione autunnale fu quello di Novo-Moskowsk (a 35 km da Dnjepropetrowsk), fin dove si spingeva la strada selciata.

Nel periodo invernale, per la già ricordata asprezza del clima che condizionò gli stessi trasporti ferroviari, vi fu un sensibile calo nei rifornimenti da parte tedesca. Si attinse abbondantemente alle scorte, tanto che, a un certo punto, presso il deposito di Dnjepropetrowsk non rimasero che 250 fusti di benzina.

Provvidenziale, pertanto, fu il rifornimento di gasolio avviato per ferrovia da Belzy a Stalino. Si sa che il carico, per motivi incomprensibili, in un primo tempo era stato invece destinato in Italia.

Nel periodo luglio '41-marzo '42 vennero consumati 5.774 mc. di benzina e 7.000 mc. di gasolio, con una punta massima, nel mese di agosto, di 1.401 mc di benzina e 1.480 mc di gasolio.

L'Intendenza assorbì il 50% dei consumi totali, con prevalente impiego di gasolio (70%).

Rifornimento materiali

Più frammentarie sono le notizie pervenuteci in merito al servizio rifornimento materiali. Le carte, spesso, sono fuorvianti, in quanto sembra che molti materiali siano stati assegnati proprio «sulla carta» e basta.

Si dà per certo, infatti, che il P.S.A. arrivò in zona senza ricambi, sì che fu necessario reperire in loco ciò che più urgeva, come l'acciaio per il ripristino delle balestre, soggette ad alto tasso di usura.

A Budapest furono acquistati grossi quantitativi di pneumatici, liquido antigelo, catene di aderenza, cavi rimorchio, equipaggiamento per autieri

Effetti di bombardamenti tedeschi su autocolonne russe (foto Museo Storico).

e motociclisti, ecc. Tali materiali giunsero a Belzy in settembre e, successivamente, a Dnjepropetrowsk.

Peraltro, presso le stesse località, quasi contemporaneamente, giunsero dall'Italia modeste aliquote di materiali vari la cui distribuzione, da parte del P.S.A. (non ancora compiutamente strutturato), risultò alquanto problematica.

In sintesi, non si può passar sotto silenzio questa crisi iniziale dovuta ad evidenti carenze organizzative in un settore dove previsione e programmazione sono chiavi fondamentali di un possibile successo.

Solo con l'arrivo del *7° Parco Automobilistico*, alla fine di ottobre, l'afflusso dei ricambi assunse una certa consistenza.

Questo grosso ente, che era nato come 3° Parco d'Armata ed aveva già ope-

rato in funzione delle operazioni in Croazia e Dalmazia, sul finire dell'estate mutò il suo numero in «7°» e venne assegnato al CSIR.

La partenza della Direzione e di una consistente parte del parco avvenne da Casarsa, in treno, il 20 settembre. Lungo il tragitto, per due volte le autorità ferroviarie tedesche tentarono di far proseguire il convoglio per via ordinaria, tentativi entrambi falliti per l'energica opposizione di un ufficiale italiano della Delegazione Italiana di Leopoli.

Il 1° ottobre il Parco giunse a Dnjepropetrowsk, dove venne raggiunto da altri scaglioni affluiti per via ordinaria.

Benché altre fossero le loro mansioni, i mezzi del Parco vennero utilizzati anche per trasportare munizioni alle truppe in linea.

Particolari misure di sicurezza vennero adottate contro i bombardamenti aerei e i conseguenti incendi.

Tra il dicembre 1941 e il gennaio 1942, a seguito della rottura dello schieramento tedesco, si verificarono infiltrazioni di mezzi corazzati e di fanteria sovietica in quella che sarebbe divenuta nota come «sacca di Grischino». In tale circostanza, 500 uomini tra ufficiali e truppa, già duramente provati dai rigori dell'inverno russo, guidati dal capitano Gregorio Calò, dovettero abbandonare officine e magazzini per trasformarsi in combattenti, agli ordini di un generale tedesco che aveva assunto il comando della piazza. A questo battaglione di formazione venne affidata la difesa della sponda occidentale del Dniepr, a sud della città.

Pur privi di armi anticarro, di adeguato equipaggiamento e di addestramento al combattimento in regioni nevose, tutti gli uomini seppero prodigarsi nell'organizzazione della difesa.

Al termine di quella che venne chiamata «la battaglia invernale», in segno di riconoscimento, il personale del Parco venne decorato con la croce di guerra tedesca.

La permanenza a Dnjepropetrowsk si sarebbe protratta fino ad ottobre del 1942.

L'attività d'istituto del Parco aveva preso avvio, nella stessa città, il 26 novembre del '41, con la distribuzione dei materiali a cura del Magazzino Parti di Ricambio. Nel dicembre furono ceduti 26.000 particolari; a febbraio, con 29.700 pezzi distribuiti, fu toccata la punta massima.

Quando poi i reparti si spostarono nella zona di Stalino, una frazione di quel magazzino venne distaccata a Putilowka, non lontana dalla stessa Stalino. Questa frazione assunse la massima importanza, tanto che già alla fine di marzo tutti i ricambi provenienti dall'Italia venivano fatti affluire direttamente presso di essa, senza transitare per la sede principale.

Il servizio, tuttavia, mancò sempre di tempestività, con differenze addirittura di sei mesi tra le richieste e l'afflusso dei materiali a livello Intendenza, talvolta per difficoltà di trasporto, altre volte per difetti insiti nella stessa organizzazione. Per citare un esempio tra i più eclatanti: nel quadro delle previdenze invernali, fin da luglio l'Intendenza segnalò allo S.M.R.E. il fabbisogno urgente di taluni materiali indispensabili; ebbene, la maggior parte dell'antigelo (54 mila litri su 60.500) affluì a stagione invernale già abbondantemente inoltrata; una particolare partita di antigelo si rivelò infiammabile e fu causa di un incendio. L'olio fluido non giunse mai in tempo né in quantità sufficiente. Le catene di aderenza (necessarie anche a muovere nel fango), giunte in un quantitativo di 3.000 coppie, si rivelarono assai poco funzionali; solo in un secondo tempo ne furono rifornite di efficaci, realizzate secondo un modello russo modificato. Di visiere termiche, ne giunsero soltanto 130 alla fine di gennaio. Vennero inviati 13 riscaldatori d'acqua per motori, ma talmente poco funzionali che ne fu concordata la sospensione. I trattori cingolati si rivelarono troppo leggeri e soggetti ad avarie. Gli spartineve, oltre che giunti in ritardo (gennaio e febbraio), si rivelarono anche poco adatti.

Una delle possibili ragioni dei vistosi ritardi può essere deducibile da una memoria scritta del tenente colonnello Arrigo Apolloni, allora Capo dell'Ufficio Automobilistico dell'Intendenza del CSIR.

«In quell'epoca (siamo nel marzo del 1942, N.d.A.), la situazione del materiale automobilistico del CSIR si presentò pressoché tragica.

Il parco autoguasti di Putilowka, dove aveva sede la 18ª O.M.P., era un vero cimitero di automezzi di ogni tipo, dal carro armato L33, all'autocinema offerto dal Dopolavoro di Bergamo, che portava ancora la targa civile di quella provincia.

Mancavano totalmente i ricambi e le richieste fatte alla madre Patria non venivano esaudite con celerità per man-

CAPITOLO 6

canza di comunicazioni con la stessa.

Il motivo di tale lentezza fu chiarito in seguito, quando si seppe che i carri ferroviari dei ricambi automobilistici richiesti erano stati deviati verso Berlino e Varsavia.

In parecchi casi di assoluta urgenza, fu d'uopo ricorrere allo smontaggio di alcune parti di automezzi avariati, e ciò per renderne efficienti altri. Lo scrivente perciò, con l'approvazione del Generale Intendente, impedì che tale eccezione si generalizzasse, in quanto i meccanici inviati dai reparti a smontare il pezzo occorrente, dovendo lavorare all'aperto con temperature proibitive (30-40 gradi sottozero) sfasciavano interi complessivi, quando magari non li asportavano, complici le sentinelle, per farsene scorta di reparto».

Riparazioni

Come già accennato, gli elementi portanti del servizio riparazioni, specialmente nei primi mesi della campagna, furono la *15ª* e la *18ª O.M.P.*

La *15ª Officina Mobile Pesante*, dopo aver operato insieme al Corpo d'Armata autotrasportabile sul fronte dei Balcani, nel maggio del 1941 diede inizio ai preparativi per gli impegni su quello russo. Ad essa venne infatti affidato l'incarico di rimettere in efficienza tutti gli automezzi della grande unità.

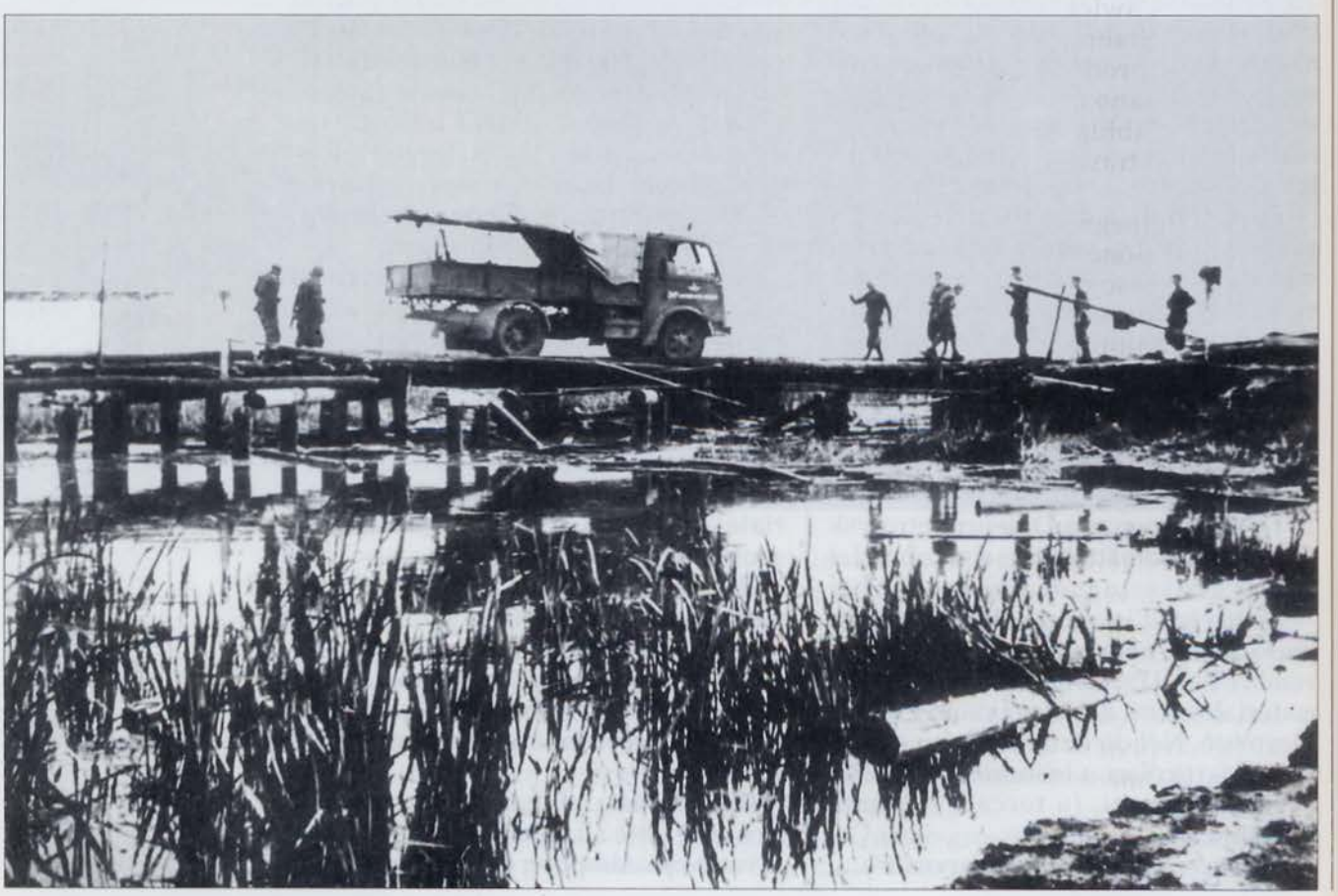
Direttore era allora il tenente Michele Geraci, dalla cui memoria è tuttavia possibile ricostruire la storia dell'officina fino al novembre 1942, epoca nella quale egli venne avvicendato alla direzione dal tenente M. Santucci.

Il viaggio di trasferimento avvenne nella prima decade di luglio, con partenza da Cremona e arrivo a Maramarossziget per ferrovia. Da qui a Botosani, in autocolonna.

In questa località era stato istituito un centro di raccolta e la 15ª venne messa subito all'opera per ovviare alle pesanti e numerose avarie conseguenti al lungo viaggio di trasferimento dei mezzi.

Da agosto a ottobre, il lavoro non ebbe un attimo né di sosta né di rallentamento, per la necessità di mettere i reparti nella condizione di avere i mezzi sufficienti per le loro attività di rifornimento e di trasporto.

Il lavoro era rivolto anche a soddisfare le esigenze relative a unità, salmerie, artiglierie, scorte, ecc. che stavano affluendo. La ritroviamo successivamente a Perwomaisk, a Grischino (da metà ottobre a metà novembre) e, dalla seconda quindicina di novembre, nella zona di Stalino.



Passaggio di automezzi su ponti distrutti e temporaneamente riattati (foto SME - Ufficio Storico).

L'attività del personale fu estremamente valida ed apprezzata. Spesso le riparazioni più urgenti dovevano essere effettuate anche all'aperto e con temperature intorno ai -20°C. Questo, durante l'avanzata. In seguito la 15ª O.M.P. operò presso Stalino (Putilowka), in un'officina abbandonata dai Russi. Lo stesso capannone adibito ad officina fungeva anche da dormitorio per il personale.

Per l'attività profusa, anche in questa fase, dai dipendenti, fu raggiunta una produttività notevole, che fece meritare al personale un encomio da parte del comandante del CSIR.

Nel maggio del 1942, con l'inizio delle operazioni di sfondamento, la 15ª venne comandata al seguito delle truppe operanti e, con il XXXV C.A. «CSIR», al quale era stata assegnata dopo l'arrivo dell'ARMIR, raggiunse il Don, stanziandosi a 20 km dalla sponda del fiume.

La *18ª Officina Mobile Pesante* non fu da meno e mai l'appellativo di «mobile» fu più calzante.

Posto a disposizione dell'Intendenza – direttore il sottotenente Nello Girolametti - l'ente giunse infatti in zona il 1° agosto, operando a Botosani per tutto il mese; in settembre fu a Belzy, nella prima decade di ottobre a Kriwoi Rog, dall'ultima decade di ottobre a tutto dicembre a Pawlograd, da gennaio a tutto marzo a Stalino.

I dati sulla produzione che ci sono pervenuti lasciano intuire come anche la 18ª O.M.P. abbia operato intensamente, pur nel travaglio dei numerosi trasferimenti.

Il grande impegno profuso dagli organi di riparazione non riusciva tuttavia a stare al passo con le avarie. I mezzi inefficienti divenivano sempre più numerosi, soprattutto per la solita e cronica irreperibilità di pezzi di ricambio. Già alla fine di agosto, non trovando altra soluzione, il Comando CSIR autorizzava ufficialmente la spoliazione dei veicoli che venivano abbandonati durante la marcia perché di arduo ripristino.

Nemmeno il tentativo di ricoverare un centinaio di veicoli presso le officine Fiat e Lancia a Budapest diede risultati apprezzabili; anche in questo caso, per l'insufficienza di parti di ricambio che dovevano essere richieste in Italia, i tempi di ripristino divenivano inaccettabilmente lunghi.

Dal 25 novembre 1941 cominciò ad operare assiduamente il laboratorio del *7° Parco*, insediato a Dnjepropetrowsk, ma con un'officina distaccata a Saksagan, dove venivano concentrati i veicoli inefficienti. L'apporto di questo ente, per quanto considerevole, fu ancora insufficiente a far fronte alle continue, innumerevoli necessità. Quando poi, nel dicembre del '41-gennaio '42, in occasione della difesa di Dnjepropetrowsk, fu necessario distogliere circa 500 uomini dai propri compiti istituzionali, ciò non fece che incidere negativamente sullo stato di efficienza dei mezzi del CSIR., che in quel periodo raggiunse la punta massima del 30% circa, ponendo in difficoltà il settore trasporti e dimostrando chiaramente l'importanza del servizio delle riparazioni.

Di fronte a questa situazione niente affatto rasserenante, venne fatta affluire in zona un'officina Fiat, che giunse a Stalino il 4 marzo e che fu insediata a Putilowka, negli stessi stabilimenti Putilov dove già operavano la 15ª e la 18ª O.M.P. Si trattava di una Officina Mobile Pesante, con 65 operai specializzati, rinforzati da maestranze russe non specializzate e con una non trascurabile dotazione di ricambi.

L'apporto di questa officina portò a una sensibile diminuzione delle inefficienze, non tuttavia in misura tale da evitare la ristrutturazione del 2° Autoraggruppamento, notoriamente considerato il pilastro del servizio trasporti per via ordinaria nella fase iniziale della campagna.

Il 31 marzo del '42, presso i 6 parchi veicoli inefficienti distribuiti lungo il percorso da Perwomaisk a Stalino, erano giacenti 1168 veicoli, di cui 763 di prevista riparazione in zona, 405 da sgomberare.

È già di per sé un'impresa riassumere le eccezionali difficoltà in cui si trovarono ad operare gli organi di riparazione: alla precarietà delle sedi e alle proibitive condizioni climatiche, vanno sommati lo stato di straordinario logorio dei mezzi dovuti all'intenso impiego, le tipiche inefficienze legate ai rigori stagionali, l'irregolare e tardivo afflusso dei ricambi, la difficoltà di reperire lubrificanti fluidi. Supplirono, ai limiti del possibile, l'impegno e lo spirito di sacrificio di tutti, la perizia di molti e, sempre, la caccia ai ricambi con l'inevitabile cannibalizzazione dei veicoli inefficienti. La realtà burocratica veniva soddisfatta, secondo quanto previsto dal Regolamento sul Servizio Materiali di Artiglieria e

CAPITOLO 6

Automobilistico, inviando al prelevamento personale munito di «buoni di cambio», che recava al seguito i materiali usurati i quali venivano, appunto, cambiati con analoghi nuovi.

Un'analisi a posteriori dei fatti lascia supporre che l'esigenza politica di essere a tutti i costi e quanto prima presenti anche in quel teatro di operazioni, sia stata ritenuta prioritaria rispetto all'efficacia della missione, che avrebbe potuto forse essere raggiunta con una seria e scrupolosa preparazione, come l'ambiente, la lunghezza delle linee di rifornimento e le previsioni sullo sviluppo delle operazioni dovevano consigliare. Ma come non riallacciare questa constatazione all'italianissimo malvezzo di fornire sempre assicurazione al superiore sul fatto che è «tutto a posto», salvo poi accampare una miriade di scuse al momento della partenza e trovare sempre qualcuno su cui scaricare le colpe degli immancabili errori?

Un efficace compendio dell'attività del Corpo, in questa prima parte della campagna di Russia, può essere ricavato stralciando dall'ordine del giorno nr. 48 del Comando CSIR., con il quale il generale Messe inviava il suo messaggio augurale in occasione della Festa del 22 maggio (1942):

«... quello che voi avete fatto su questo durissimo fronte supera ogni altra precedente impresa e passa alla storia come la più alta espressione del sacrificio e del dovere consacrati al lavoro.

Nell'afa dell'estate, nei rigori di un inverno senza precedenti, per piste rotte sommerse dalla melma e viscide di fango, esposti ad ogni intemperia, nella neve e nella bufera, voi avete guidato i vostri motori con inesauribile slancio, con cuore intrepido, per migliaia di chilometri, di giorno e di notte, sfidando le offese del nemico e le insidie dei campi minati...

Mai vi pesò la fatica, ed al ritorno da un lungo viaggio foste pronti a ripartire per un nuovo compito con una dedizione che solo nel più alto sentimento del dovere può trovare la forza suscitatrice...».

CON L'ARMIR

Già nel febbraio 1942, a potenziare il CSIR, erano giunti il Btg. Alp. «Monte Cervino», il 6° Bersaglieri e il 120° Rgt. a. motorizzato, che insieme costituivano il Raggruppamento a cavallo del generale Barbò. I tempi di afflusso furono tanto accelerati da comportare la disseminazione, lungo l'itinerario, di oltre il 50% degli automezzi in carico.

Nel mese di aprile, inoltre, era giunta la Legione Croata, equipaggiata all'italiana.

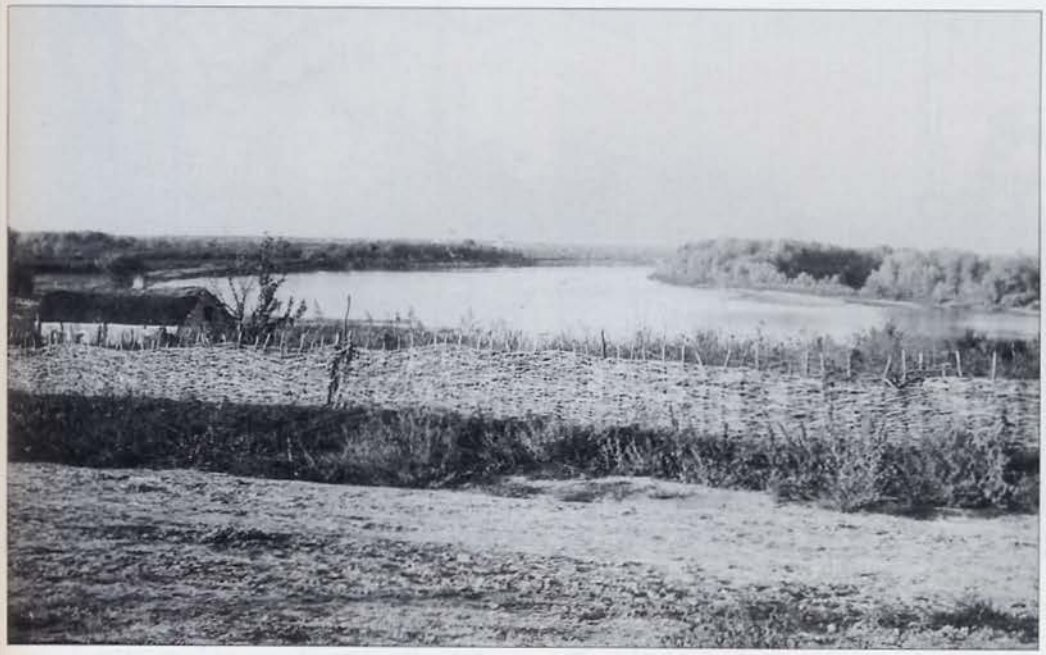
Le operazioni, con carattere eminentemente difensivo, si svolsero sulle posizioni invernali fino alla prima metà di luglio; il giorno 9 dello stesso mese, le attribuzioni del CSIR passarono al Comando dell'8ª Armata Italiana, agli ordini del generale Italo Gariboldi, mentre lo stesso CSIR assumeva la denominazione di XXXV Corpo d'Armata «CSIR» (come voluto dal generale Messe).

L'armata era articolata su tre corpi d'armata (XXXV – II e C.A. Alpino), una divisione autonoma, truppe e servizi d'Armata. In totale, 10 divisioni: Pasubio, Torino, Celere, Sforzesca, Ravenna, Cosseria, Tridentina, Julia, Cuneense, Vicenza. Quest'ultima, priva di artiglieria, aveva compiti di occupazione territoriale nelle retrovie.

L'afflusso in Russia delle grandi unità, e dei mezzi in particolare, meriterebbe uno studio a sé stante, non solo per l'imponenza delle operazioni di radunata, ma soprattutto per la loro complessità, dovuta alle limitazioni imposte all'uso dei trasporti ferroviari e alla mutevolezza delle decisioni relative alle zone di attestamento, che cambiavano anche operazione durante.

Alla radunata si salda, senza soluzione di continuità, quell'imponente operazione strategica che viene ricordata con il nome di «Marcia al Don», e che vide l'ARMIR attestarsi sulle ultime posizioni raggiunte. Nel contesto di questa avanzata la «Celere», posta alle dipendenze della 6ª Armata germanica con il compito di garantirne la sicurezza sul fianco sinistro nelle operazioni su Stalingrado (odierna Volgograd), percorsi 440 chilometri in 4 giorni, si insediò il 29 luglio nel settore di Serafimovic. Qui, fino al 14 agosto, condusse quella dura battaglia che prese il nome dalla località e che, per le non lievi perdite, avrebbe seriamente condizionato l'unità nell'ulteriore capacità operativa.

È il 15 luglio 1942; l'Armir è da poco giunta in Russia al comando del generale Italo Gariboldi (nella foto) (foto A. Scolari).



Il fiume che, più di chiunque altro, fu testimone della tragedia dell'ARMIR, il Don. Questa foto stava per costare la vita al suo autore, Attilio Scolari il quale, mentre era intento a scattarla, sentì il fischio improvviso di una pallottola vicino all'orecchio: un cecchino lo aveva preso di mira dall'altra parte del fiume (foto A. Scolari).

Ai primi di agosto anche il XXXV C.A. «CSIR», privato della «Torino», ma rinforzato dalla «Sforzesca» che si aggiungeva alla «Pasubio», mosse verso il Don. Il movimento, su un itinerario di circa 400 chilometri, si sviluppò attrasverso la steppa, in regioni prive di ogni risorsa, rese ancora più inospitali e malagevoli dalla pioggia estiva.

Il II C.A., con la «Cosseria», la «Ravenna» e la «Torino», passato il Donetz il 14 agosto, tra il 9 e il 15 assumeva la responsabilità del settore del Don; il 15 agosto, il nostro schieramento sul fiume poteva ritenersi completato.

L'ampiezza del settore era superiore ai 250 km e comprendeva anche unità tedesche. La «Celere», eccessivamente provata, si trovava in fase di riordinamento in 2ª schiera.

Già dal 20 agosto ebbero inizio da parte sovietica intense azioni di alleggerimento tese ad attenuare la pressione su Stalingrado ma, soprattutto, a interrompere i collegamenti tra la 6ª Armata tedesca e le sue basi a occidente

CAPITOLO 6

del Don. Fu una battaglia che impegnò le forze italiane fino al 1° settembre, contro un avversario valoroso, tenace, incurante delle perdite (forse il 50% delle forze impiegate), largamente dotato di mezzi corazzati.

La «Sforzesca» (unità appena giunta e non ancora ambientata alle caratteristiche dei combattimenti sul fronte russo) sostenne il primo assalto, che si estese anche sul fronte del II C.A. Nella fase di contrattacco, si distinsero il raggruppamento a cavallo e, in particolare, il «Savoia».

Dopo una breve pausa, il fronte del II C.A. venne nuovamente investito l'11 e il 12 settembre; il nemico, dopo i successi iniziali del suo tentativo di sor-

Effetti di un bombardamento su Stalingrado (foto Museo Storico).

prendere alle spalle l'ARMIR, fu respinto oltre il Don. A queste azioni parteciparono anche truppe della «Tridentina».

Attività dei Reparti Automobilistici

L'inizio del disgelo, nel marzo 1942, aveva comportato drastiche limitazioni nell'uso degli automezzi.

I trasporti, che vennero effettuati nonostante le avverse condizioni delle piste, furono svolti a favore delle unità del CSIR schierate sulle linee di combattimento, o per agevolare la preparazione delle unità stesse in vista delle operazioni estive, oppure per la radunata dell'8ª Armata, già da tempo di prevista costituzione.

Sulla base delle esperienze tratte dal precedente ciclo operativo, si provvide a un rilevante potenziamento della branca trasporti per via ordinaria; con l'8ª Armata, gli autoraggruppamenti presenti in Russia assommarono a 4. Rimaneva purtroppo modesto, secondo la visione ordinativa di allora, l'indice di motorizzazione in proprio delle grandi unità e dei reparti.

Per le formazioni del Corpo Automobilistico, il trasferimento in zona costituì non solo un valido banco di collaudo per uomini e mezzi ma, soprattutto, un essenziale completamento del ciclo di addestramento, con il raggiungimento di quell'amalgama e di quell'ambientamento che avrebbero dato, successivamente, fruttuosi risultati in forme di impiego più frazionate e articolate, ma non meno cariche di responsabilità; addestramento e amalgama non sempre adeguatamente curati in patria, sotto la spinta dell'urgenza delle operazioni di mobilitazione.

Riferiamo succintamente le modalità di trasferimento in zona dei principali reparti automobilistici, premettendo che prioritarie esigenze impose-

ro una limitata utilizzazione dei trasporti ferroviari, specialmente per le unità motorizzate.

Il 7° *Autoraggruppamento*, al comando del colonnello Giovanni Coiro, era articolato sugli autogruppi XXX (autoreparti 165°, 241°, 242° e 34°) e XVIII (autoreparti 29°, 117°, 126° e 129°) più la 7ª O.M.P. Disponeva di 1300 automezzi (per lo più tedeschi, come si dirà più avanti), con una capacità complessiva di trasporto di 2500 tonnellate.

Venne inviato in zona di operazioni nella prima quindicina di giugno, ma soltanto 3 autoreparti poterono fruire della ferrovia fino a destinazione, che era Merefa, nella zona di Charkow. Gli altri ne fruirono fino alle stazioni di Troppau-Iagendorf. Da lì mossero per via ordinaria seguendo l'itineario Iaroslav-Leopoli-Rowno-Zitomir-Darnitza (Kiev)-Lubnie-Poltawa-Merefa, percorrendo oltre duemila chilometri in nove tappe.

L'*8° Autoraggruppamento*, agli ordini del colonnello Luigi Tolotti (1400 automezzi, in grado di trasportare 2700 tonnellate), si articolava sul LVII Autogruppo (autoreparti 243°, 244°, 245°, 246°), LVIII (autoreparti 247°, 248°, 249°, 250°), 8ª O.M.P. e 8° Reparto Soccorso Stradale.

Varcata la frontiera a metà di giugno, raggiunse in treno Troppau. Da lì avrebbe dovuto raggiungere Charkow, zona di radunata dell'Armata. Ma le autorità tedesche designarono nuove zone di radunata, per cui si rese necessario dirottare le colonne su Stalino-Rikowo.

Sono inimmaginabili, al riguardo, gli impegni organizzativi dell'Intendenza per conferire al traffico la necessaria fluidità e l'assistenza tecnica alle colonne. Per quanto risulta, gli automezzi dell'8° furono avviati a Stalino attraverso Krasnograd, Nowo Moskowsk, Pawlograd: duemila chilometri in dodici tappe; 95 ore di marcia, alla media di 20 km/h.

27 giugno 1942. Così si presenta Charkow agli uomini del 248° autoreparto pesante che l'attraversano in autocolonna (foto A.S. Chiesa).

Il *10° Autoraggruppamento* era comandato dal colonnello Carlo Montrucchio, deceduto 96enne nel 1992. Disponeva di 1200 automezzi che potevano trasportare 2200 tonnellate, e inglobava nel suo organico il LX Autogruppo (autoreparti 251°, 252°, 253°, 254°), il LVI (autoreparti 255°, 256°, 257°, 258°), la 10ª O.M.P. e il 10° R.S.S.

Non fu certamente da meno delle altre unità, ma su di esso è stato possibile raccogliere soltanto pochi dati e notizie. Si sa che giunse in Russia intorno al 15 agosto.

L'unità venne avviata per ferrovia fino a Iasi-Kisinau, in Bessarabia. Da lì,

CAPITOLO 6

passando per Uhan, raggiunse Poltawa, diretta a Charkow ma, per l'improvviso mutamento delle zone di radunata, il 29 agosto si riuniva a Woroschilowgrad, con eccezione del LX Autogruppo e del 251° Autoreparto dirottati su Likaja.

Le 3 nuove unità andavano così ad aggiungersi al 2° Autoraggruppamento, già sul posto dall'anno precedente, e che a questo punto, essendosi disfatto di alcuni mezzi logori, subiva una certa contrazione.

L'impiego di queste unità, sia in campo operativo che logistico, fu immediato. Nel quadro dei trasporti operativi vanno annoverati quelli richiesti dalla ripresa delle operazioni offensive, operazioni che condussero alla conquista e all'occupazione dell'importante bacino carbonifero di Krasnij Lutsch da parte del XXXV C.A. «CSIR». In particolare, questi trasporti riguardarono:

– la «Torino» e il Rgpt. «Barbò» da parte del 7° Autoraggruppamento;

– il Rgpt. Camicie Nere «XXIII marzo», un battaglione guastatori e truppe della «Sforzesca», ad opera dell'8°;

– il II C.A., dalla zona di Charkow a quella di Stalino-Gorlowka, parallelamente al fronte ed in terreno ancora caldo di battaglia, cosparso di mine, penetrato da partigiani e disturbato dagli aerei.

Nel campo logistico le operazioni più rilevanti furono: i trasporti di materiali da Charkow a Stalino per la loro onerosità; lo sgombero della stazione di Merefa, congestionata da migliaia di tonnellate di materiali che avevano necessità di urgente smistamento; i trasporti di carburanti alla costituenda delegazione del Caucaso, impiantata a Rostov e poi disciolta.

Ricordando i trasporti di radunata, le relazioni parlano di un complesso di circa 3.000 automezzi «avventurati» su oltre 2.200 chilometri di piste.

Gli elogi rivolti in questo periodo al personale del Corpo Automobilistico vedono esaltato il loro valore se si considera che gli autieri erano poco abituati ad operare in un ambiente così particolare; che l'addestramento loro impartito in patria era stato alquanto sommario, data anche l'urgenza e la notevole quantità di reclute che si concentravano presso i «gruppi addestramento» dei centri autieri; che molti mezzi – specialmente quelli di fabbricazione tedesca – erano ancora poco conosciuti; che la lunghezza delle tappe fu esasperata dall'incalzare degli avvenimenti.

In ogni caso, al termine della marcia di trasferimento, le inefficienze di un certo rilievo non superarono l'1% dei mezzi in dotazione: dato veramente lusinghiero!

Fin dall'inizio, si evidenziò una forte crisi di carburante dovuta alla mancata fornitura, nonostante gli impegni assunti, da parte dei Tedeschi. La benzina – la maggior parte dei mezzi affluiti era alimentata da questo tipo di carburante – non sarebbe stata fornita nei quantitativi concordati, creando seri problemi all'Intendenza.

Tutto il problema dei trasporti d'altronde – riferisce in una sua relazione il Direttore dei Trasporti d'Intendenza, colonnello Gualano – era condizionato dalla sua dipendenza dai Tedeschi, in mano ai quali era tutta la loro organizzazione. I carichi dei treni, una volta superato il Brennero, diveniva pressoché impossibile seguirli. Giunti a destinazione, se giungevano, si apriva una caccia forsennata tra uno scalo di smistamento e l'altro, nel tentativo di rintracciarli. Scaricate poi, tra mille acrobazie, montagne di materiali, questi rimanevano sulle banchine, esposti alle intemperie, senza possibilità di inoltrarli ai reparti per mancanza di carburante per gli automezzi. A volte, riferisce sempre lo stesso direttore, si riusciva ad avere, solo per vie traverse e tramite baratto con bottiglie e damigiane di vino o cognac, treni di carburante che altrimenti non si sarebbe mai ottenuto per le vie ufficiali.

Tuttavia questi condizionamenti non impedirono alle nostre formazioni di svolgere un ruolo determinante in questa fase di radunata, caratterizzata da continui mutamenti di decisioni.

Nel nuovo quadro operativo determinatosi tra agosto e la prima metà di settembre, le formazioni automobilistiche trovarono largo impiego.

Infatti, proprio in tale arco operativo, gli impegni dei nostri autoraggruppamenti raggiunsero le punte massime, per ragioni quali:

– un più lungo braccio fra i reparti ed i centri logistici;

– incrementate esigenze operative derivanti dall'insospettata attività del nemico;

– difficoltà di ripristino della rete ferroviaria che i Russi andavano demolendo allo scopo di creare grosse difficoltà ai loro nemici.

Nel contesto degli innumerevoli trasporti eseguiti, le relazioni pervenuteci pongono in particolare risalto:

Trasporto di muli su un instabile ponte di legno (foto SME - Ufficio storico).

– un trasporto urgente di munizioni da Rikowo a Werk Grecowo e da lì fino alle posizioni più avanzate, compiuto dal 126° Autoreparto a favore delle divisioni «Sforzesca», «Celere» e «Pasubio»; nel contesto di questo trasporto la 746ª Autosezione, comandata dal sottotenente Jemma disperso a Rossosch (nelle fasi della ritirata o, secondo altra fonte, ferito e fatto prigioniero), meritò dal Raggruppamento «Barbò» un elogio che mise in luce l'esemplare calma ed il coraggio dell'ufficiale;

– l'autotrasporto della 298ª Divisione germanica, in rinforzo al XXXV C.A. «CSIR», dalla zona di Kamensk-Taganrog, sul mare d'Azov, a Bokowskaia, effettuato da una formazione mista di 400 autocarri del 7°, 8° e 10°, al comando del tenente colonnello Nicola Paiuzza: 850 km in quattro giorni, sull'anello Rikowo, Taganrog, Millerowo, Rikowo;

– il rifornimento della 6ª Armata tedesca, nella zona di Stalingrado, compiuto da una formazione di 400 autocarri, costituita da due autoreparti dell'8°, uno del 7°, uno del 10°, al comando del T. Col. Uberti; il percorso di oltre 800 km venne coperto in una sola settimana; il comandante, sebbene ferito a Karpowka da un proiettile di artiglieria, non cedette il comando della colonna;

– un rifornimento di munizioni ad alcune unità della stessa 6ª Armata, con una formazione di 80 autocarri al comando del capitano Fenocchio;

– un rifornimento di viveri e di materiali vari ad unità di un'armata alleata in zona Bokowskaja, eseguito da una formazione di 70 autocarri.

Il braccio dei rifornimenti si allungava sempre più ed aumentava di conseguenza la media di km/autocarro, con crescita dei consumi e delle inefficienze, le più frequenti delle quali derivavano dalla ovalizzazione dei cilindri, dovuta alla penetrazione in essi di polvere per usura dei filtri.

Ad altri problemi invece, connessi con l'uso più o meno improprio degli automezzi, l'Intendenza cercò di dare soluzione mediante l'emanazione di direttive ai corpi d'armata. Le più significative:

– restituire sempre gli automezzi al termine del servizio, anziché trattenerli per eventuali successive necessità;

– non dirottare le autocolonne verso destinazioni diverse da quelle per cui erano comandate;

– utilizzare al massimo le possibilità di trasporto dei mezzi, senza viaggi a vuoto, in modo da ridurre i tempi di trasporto e consentire un margine di riposo per il conduttore;

– distribuire agli autisti l'armamento individuale;

– nelle autocolonne, non sostare a orario, ma dove e quando più opportuno, privilegiando la possibilità di sosta fuori strada;

– disciplinare il traffico, al fine di evitare gli ingorghi;

– osservare la distanza interveicolare, anche nelle soste, per evitare di offrire un facile e remunerativo obiettivo alle offese aeree;

– non marciare su piste fangose, onde evitare fatali sforzi ai motori;

– economizzare l'uso dei movieri, là dove esisteva sufficiente cartellazione.

Ai trasporti di truppe operanti vanno aggiunti quelli tipici e particolarmente onerosi per la costituzione e l'alimentazione di due nuovi centri logistici avanzati, la cui realizzazione venne consigliata dalla marcia verso il Don, dalle prime operazioni condotte in quelle anse e dall'assunzione del noto schieramento sulla sponda destra del fiume.

Il primo venne costituito a Millerowo, per le esigenze del XXXV C.A. «CSIR»: era, questa, collegata con Woroschilowgrad (odierna Lugansk), sede dell'Intendenza dell'8ª Armata e sua principale base logistica, anche come centro ospedaliero; alla sua realizzazione attese il 7° Autoraggruppamento.

Il secondo venne costituito invece a Kantemirowka, al servizio del II C.A. e della «Torino». Tale località, per la sua centralità, l'ampiezza dei magazzini ed i collegamenti ferroviari, divenne il maggior centro dell'organizzazione logistica avanzata; al suo allestimento si dedicò l'8° Autoraggruppamento.

Il 2° Autoraggruppamento ebbe l'incarico di alimentare la base di Woroschilowgrad, attingendo i materiali dai magazzini di Stalino.

Nonostante la già accennata crisi di carburante, il livello di funzionalità delle nuove basi logistiche può essere considerato soddisfacente.

Si ricorda che, allorquando nel mese di agosto venne a mancare la benzina, il peso dei trasporti gravò soprattutto sugli autoreparti del 2° Autoraggruppamento, sempre in primo piano, e sugli autoreparti 244° dell'8° e 258° del 10°.

Il termine di «ciclopico», che il Direttore dei Trasporti di Intendenza attribuì al lavoro svolto dagli autieri nell'estate del '42, non deve essere stato soltanto un benevolo termine di circostanza, un estemporaneo riconoscimento dei molti sacrifici, ma certamente il frutto di una lucida analisi della multiforme attività e di un'attenta considerazione delle cifre: 18.000.000 di chilometri percorsi; 100.000 tonnellate di materiali trasportati; oltre 45.000 uomini e 1.500 quadrupedi trasferiti.

Mentre l'Armata si assestava sul Don, le formazioni automobilistiche vennero a trovarsi distribuite su un'area di circa 300x500 km. In particolare:

– il 7°, l'8° ed il 10° Autoraggruppamento a ridosso dell'arroccamento avanzato Ostrogosk (quattro autoreparti), Rossosch (due), Kantemirowka (tre), Tschertkowo (due), Millerowo (cinque), Kamensk: un allineamento di circa 300 km; ma distaccamenti arretrati si trovavano a Woroschilowgrad (cinque autoreparti), Stalino (uno), Rikowo (due), Debalzevo (uno), Likaja (uno);

– il 2° Autoraggruppamento era smembrato tra Stalino, Debalzewo e Dnjepropetrowsk.

La critica storica, in sede di esame della condotta logistico-operativa sul fronte russo, ha formulato apprezzamenti non positivi sulla dispersione dei reparti, che non avrebbe consentito un'agevole manovra di massa da parte dell'Intendenza (ma ciò era indispensabile, per le G.U. prima in linea e poi in rotta).

Con la creazione di nuovi centri logistici, si imponeva la necessità di attuare la saldatura dei trasporti per via ordinaria con quelli ferroviari, considerati anch'essi fondamentali, in quanto rispetto a quelli automobilistici non erano condizionati dagli agenti atmosferici, dalla crisi di carburante, dalle inefficienze caratteristiche dell'autotrazione.

Per queste ragioni, ad una sistematica distruzione delle linee e del materiale da parte dei Russi, i Tedeschi contrapponevano una efficientissima organizzazione per il riattamento delle linee stesse, ridimensionate secondo lo scartamento europeo.

Sul finire dell'estate si accendevano aspri contrasti tra l'Intendenza dell'8ª Armata, retta dal generale Biglino, e il Comando tedesco, tutti vertenti sul mancato rispetto, da parte di quest'ultimo, dell'accordo relativo alla fornitura di mezzi di trasporto e di carburante.

Il problema di fondo era la tempestiva sistemazione dei reparti per lo svernamento che, sulla scorta delle esperienze maturate nell'inverno precedente, avrebbe dovuto essere ap-

prontata prima che le piogge autunnali determinassero il blocco del traffico.

Il 25 di agosto l'intendente riceveva dal Comando tedesco la promessa dell'apertura al transito della linea ferroviaria Starolbesk-Millerowo e l'allacciamento della linea Debalzewo-Stalingrado a Millerowo.

«Siccome non ho nessuna fiducia nelle promesse germaniche...» dichiarava senza peli sulla lingua il generale Biglino, veniva richiesta la ricostruzione della linea fino a Kamensk. Gli automezzi per i trasporti erano sufficienti per le necessità normali, ma mancava il carburante, soprattutto gasolio, in misura tale da compromettere i movimenti giornalieri e quelli di carattere operativo. Sarebbe stato necessario, una volta ricostituite le scorte già fortemente intaccate, almeno un treno di carburante al giorno.

Se fino ad agosto era stato possibile fare affidamento sulla ferrovia, ora sarebbero stati necessari tutti, senza eccezione, gli automezzi dell'armata, più cinque treni al giorno.

La costruzione della ferrovia era stata promessa dai Tedeschi prima dell'«impantanamento» ma, dichiarava sempre Biglino, era da dubitare che ciò sarebbe avvenuto e, anche in caso affermativo, che sarebbe stato sufficiente.

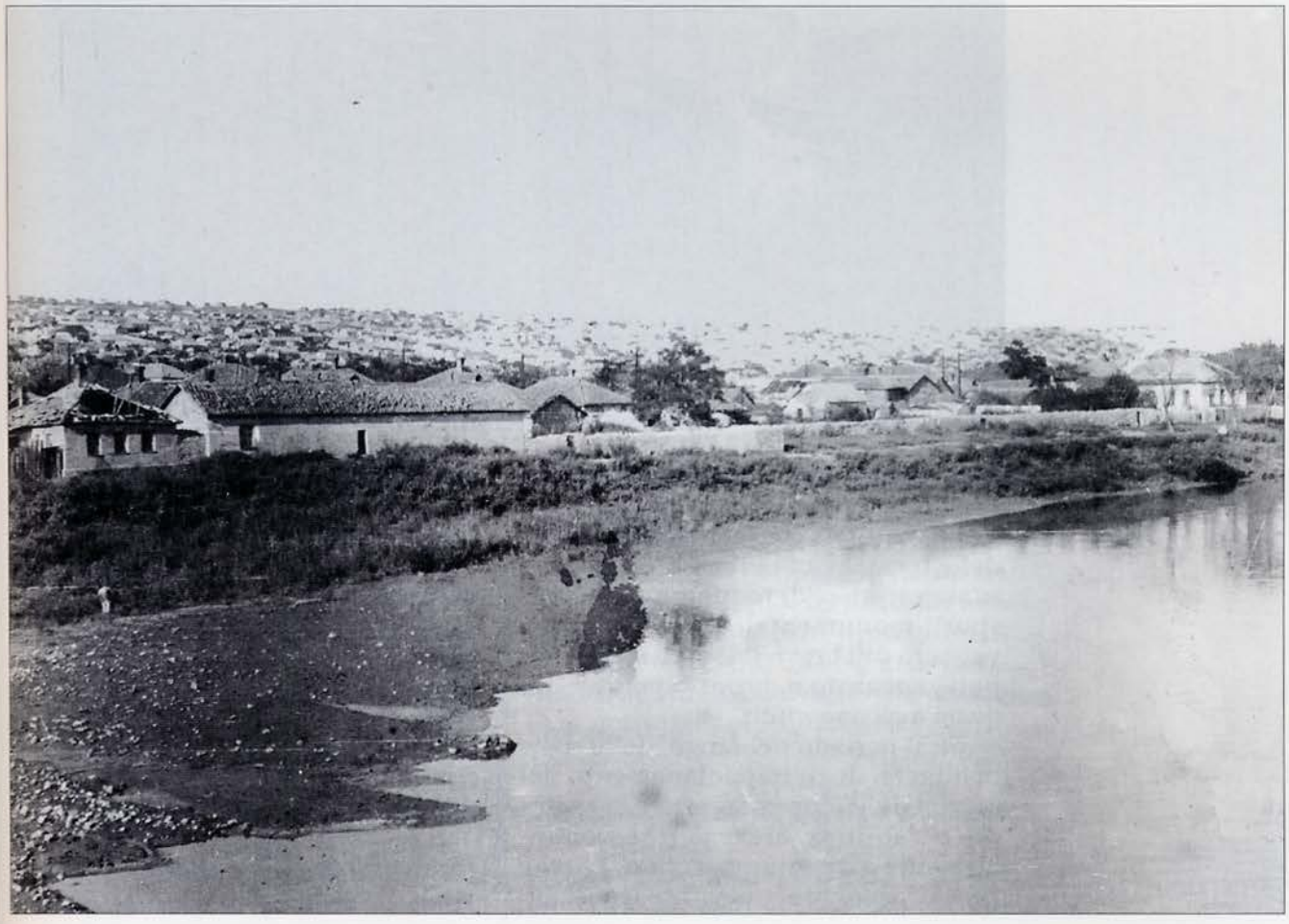
«Il problema dei trasporti invernali – parole dell'intendente – va risolto abolendolo, costituendo delle scorte presso le unità... Più e più volte ho affrontato il problema, basandomi sulle promesse germaniche, e tutto è regolarmente finito perché nessuna, dico nessuna, delle promesse, è stata mai mantenuta».

Inoltre, per le proprie esigenze di sistemazione, la 6ª Armata germanica aveva assorbito tutte le potenzialità logistiche di Millerowo, lasciando fuori l'ARMIR. «L'8ª Armata – insiste Biglino – vive ai margini delle necessità germaniche».

Il 17 settembre la situazione era ancora di stallo: niente combustibile, niente treni; lo schieramento per l'inverno era tutto da realizzare.

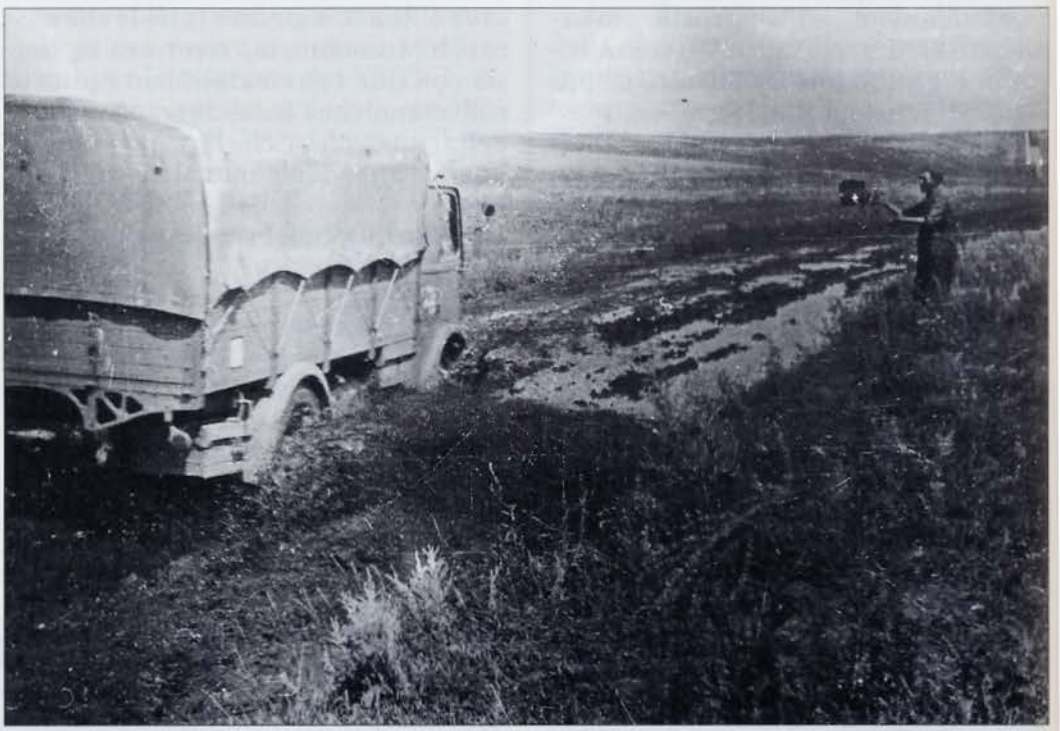
Alla fine del mese, l'intendente si recava a Roma, a giocare tutte le sue carte con Mussolini, ma rientrava in Russia con due convinzioni ben radicate nell'animo: che i Tedeschi erano padroni della situazione; e che l'Intendenza non doveva attendersi aiuti altro che da se stessa.

A fine ottobre, tuttavia, il ripristino



Veduta di Woroschilowgrad, sulle rive del Donetz (foto A. Scolari).

CAPITOLO 6



Agosto 1942. Dovrebbe essere estate, ma i primi violenti acquazzoni hanno trasformato le piste in fiumi di fango vischioso, nel quale gli automezzi affondano fino ai mozzi (foto A.S. Chiesa).

della ferrovia aveva raggiunto livelli di tutto rispetto.

Per naturale conseguenza, l'attività delle formazioni automobilistiche assunse carattere di routine: non più trasporti monumentali, gli itinerari divennero più brevi, il lavoro si fece minuto, spezzato e, proprio per questo, quasi misconosciuto.

Fu il periodo del fango, delle soste obbligate, degli impantanamenti, dei servizi dalla durata incerta. Un periodo, per fortuna, breve perché, contrariamente a quanto paventato, piovve per poco tempo e le nevicate seguirono subito, perciò il periodo dell'impantanamento vide la sua fine col sopraggiungere del gelo.

Fra i servizi di notevole importanza si ricordano:

– i notevoli trasporti di carbone e di legname, sia da arredamento che da opera, che veniva reperito in loco da un servizio particolare dell'Intendenza, compiuti dal 257° Autoreparto del 10° Autoraggruppamento, espressamente dislocato a Kremennaja;

– la costituzione di un'autoformazione speciale di 542 automezzi, suddivisi in aliquote, dislocate a Tschertkowo,

Kantemirowka e Rossosch, a diretta disposizione del Comando d'Armata, per l'eventuale trasporto urgente di «gruppi di intervento»;

– alcuni trasporti a favore di unità romene fra Millerowo e Bokowskaja;

– il trasporto misto ferrovia-automezzi di migliaia di tonnellate di materiale effettuato da 4 autoreparti del 10° distaccati nella zona di Ostrogosch.

I materiali trasportati in vista della sistemazione invernale furono soprattutto legna, carbone (sfuso e in polvere), vestiario invernale, munizioni. Vennero impiegati, in tutto, 28 mila autocarri/viaggio, che percorsero complessivamente 6,8 milioni di km, trasportando 60 mila uomini e 100 mila tonnellate di materiale e consumando 4250 mc di benzina e 520 di gasolio.

L'approssimarsi dell'inverno pose in termini sempre più urgenti la sistemazione anche delle unità automobilistiche. Grande merito, al riguardo, va attribuito alla capacità ed allo spirito di iniziativa di alcuni comandanti di autoreparto. Si ricorda, fra l'altro, come a Rossosch e a Kantemirowka, in una nobile gara di lavoro, compiuta nei rari margini di tempo e con poco personale, le unità abbiano assunto tempestivamente quella sistemazione invernale che fu giudicata quanto di meglio si potesse attuare in quelle sedi; gli stessi mezzi furono posti al riparo dai rigori e dalle intemperie, in capannoni di fortuna, realizzati persino nel rispetto della tradizione e del colore locale!

In questo periodo, i trasporti continuarono a svolgersi con frammentarietà. Non mancarono, tuttavia, movimenti di grosse formazioni quali:

– il trasporto, effettuato da un reparto di formazione al comando del capitano Paolo Volpe, per lo spostamento del 3° Bersaglieri da Kusmekoff fino sulla linea del fuoco; trasporto eseguito su ordine notturno improvviso, superando sia le difficoltà di avviamento dovute al freddo intenso, sia quelle incontrate durante la marcia per l'imperversare di una tempesta di neve;

– la colonna del capitano Alberto Bruno, comandante del 25° Autoreparto del 2°, il quale, con 140 automezzi (secondo alcune fonti 200 – presumibilmente con formazione mista), partendo da Woroschilowgrad il 16 novembre, effettuò un rifornimento a favore della 6ª Armata germanica di Von Paulus. Questa colonna, nel viaggio di rientro da Stalingrado, venne tagliata dai Russi in due tronconi. Un'aliquota di 72 militari di truppa con 50 autocarri, al comando dei sottonenti Giusbertini e Poli e del sergente maggiore Bonesi ripiegò su Stalingrado, condividendo la tragica sorte di quel presidio. Le autocolonne, nel viaggio di andata e ritorno, avevano percorso oltre 1500 chilometri!

Questi fatti avvenivano mentre il paesaggio russo assumeva sempre più la tipica veste invernale: il fango delle piste cedeva il posto a lastroni di ghiaccio sempre più spessi e consistenti, utilissimi come se fossero asfalto, ma le copiose nevicate rendevano più drammatica la marcia dei veicoli.

Lo sforzo logistico aveva consentito tuttavia di scaglionare adeguatamente, nel senso della profondità e della fronte, gli stabilimenti e le scorte.

La restaurata rete ferroviaria, con l'arroccamento avanzato di Ostrogosk-Millerowo, lasciava sperare in una regolarità dei rifornimenti, in una possibilità di manovra, in una tempestività degli sgomberi. Finalmente si sarebbe potuto contare, anche nella stagione invernale, su una valida struttura portante di cui i trasporti automobilistici e quelli a slitta avrebbero costituito la capillare integrazione.

Invece...

Dopo questa necessariamente sintetica cronistoria che abbraccia, a fattor comune, l'attività di tutte le unità del Corpo, scendiamo un attimo ancor più nel dettaglio, per esplorare e portare meglio alla luce la vita e le gesta delle singole unità nel periodo che va dalla costituzione dell'ARMIR fino alla fine dell'autunno astronomico (il quale, per le caratteristiche del clima russo, e in questo anno in particolare, non fu che un gelido, lungo e precocissimo dominio dell'inverno). Arriveremo cioè fino alle prime avvisaglie di quella tragedia di cui ancora non si preavvertiva l'arrivo.

La già ricordata perdita della documentazione ufficiale, legata alle vicende del ciclo successivo, lascia ampie zone d'ombra, rischiarabili soltanto da singoli sprazzi di luce forniti dalle memorie scritte di alcuni protagonisti. Esploriamo perciò, una ad una, le vicende che videro coinvolte nel periodo in esame le singole unità.

2° Autoraggruppamento

La relazione disponibile, inerente l'attività del reparto, si ferma purtrop-

CAPITOLO 6

po all'aprile 1942. A quell'epoca esso aveva raggiunta una percorrenza di ben 23 milioni (!) di km, nel corso dei quali aveva trasportato oltre 9 milioni di quintali di materiali, 387 mila uomini, 20 mila quadrupedi, consumando oltre 7 milioni di litri di gasolio e 22 milioni di benzina.

Una sintetica relazione del tenente colonnello Antonino Marinaro, comandante del *II Autogruppo*, ci dice che con il 1° maggio, data di ripresa delle operazioni da parte del CSIR nel bacino del Donetz, lo stesso autogruppo venne impiegato alle dipendenze della stessa grande unità per i bisogni delle truppe impegnate in combattimento.

Quando essa si spostò sul Don, in giugno, venne sottoposta a rilevanti attacchi nel corso dei quali l'Autogruppo subì alcune perdite.

Ancor più sintetica (troppo) la relazione sull'attività dell'altra unità, il *XXIX Autogruppo*, redatta dallo stesso colonnello Paolini, comandante dell'Autoraggruppamento. Appena 30 righe, metà delle quali spese in un (giusto, ma inutile agli scopi delle nostre conoscenze) elogio del comportamento degli autieri, e per dirci che l'Autogruppo si componeva di 3 autoreparti pesanti e 1 misto.

Anche per il già citato 96° Autoreparto, la memoria del suo comandante, tenente Iannizzotto, si ferma purtroppo al maggio del 1942.

Del 25° *Autoreparto* (LI) continua a parlarci invece il suo comandante, capitano Alberto Bruno.

Con la ripresa delle operazioni nell'estate del 1942, il reparto, riunitosi a Stalino e con gli automezzi rimessi in efficienza nel corso dell'inverno, cominciò ad operare sulle direttrici Stalinò-Rikowo e Stalino-Dnjepropetrowsk, per il trasferimento di materiali rimasti presso i magazzini di quella località, che dovevano essere trasferiti alla nuova base dell'Intendenza.

Da Stalino il 25° si trasferì dapprima a Truskoia e da qui a Debalzewo, dove sostò per pochi giorni per raggiungere poi la base di Woroschilowgrad.

Tra i principali servizi, il lavoro (che il testimone definisce «infame») di trasporto di attrezzature per quadrupedi.

Nel settembre del 1942 alcuni automezzi vennero ceduti alle tre divisioni alpine per il trasporto di pezzi anticarro.

Il servizio più imponente del periodo, tuttavia, è da considerarsi quello già ricordato di 140 automezzi, comandati dallo stesso capitano Bruno, da Woroschilowgrad a Karponka (Stalingrado), per complessivi 1520 km.

7° Autoraggruppamento

Meglio nota è l'attività del 7° Autoraggruppamento, grazie alla sopravvivenza di una relazione del suo stesso comandante, colonnello Giovanni Coiro, relativa al periodo 3 giugno 1942-15 marzo 1943.

Il reparto, che aveva precedenti sul fronte occidentale (giugno 1940), venne ricostituito a Trento, con materiale prevalentemente tedesco, nuovissimo, ad eccezione dei veicoli dei Comandi, eterogenei e provenienti dalla requisizione. Esso si articolava su 2 autogruppi (il XVIII e il XXX) che comprendevano complessivamente:

– 5 autoreparti dotati di autocarri Borgward a benzina;

– 2 autoreparti dotati di autocarri Opel Blitz, anch'essi a benzina;

– 1 reparto di ambulanze 626 e Spa/38;

– 1 officina di autogruppo.

Il raggruppamento si avviava perciò con due grosse incognite di partenza: come avrebbe risposto, alla prova dei fatti, un materiale del tutto nuovo e mai sperimentato; e come e in quale misura le autorità tedesche avrebbero concesso i ricambi necessari, non disponibili presso i parchi italiani.

Nella località di radunata (Merefa) l'unità rimase fino al 15 luglio 1942.

Radunata non vuol dire però immobilità, e già a Merefa il 7° cominciò ad effettuare trasporti di grossa portata, quale il trasferimento di truppe e materiali della «Sforzesca» a Rikowo, che divenne sede del Comando di autoraggruppamento.

Nella fase di avanzata al Don vennero costituite le basi logistiche di Ivanowka, Woroschilowgrad, Kantemirowka, Rossosch, Millerowo, dalle quali vennero riforniti in continuazione i reparti in linea.

Tra i reparti che più si misero in luce nel ciclo in esame, c'è il 126° Autoreparto, che entrava in Woroschilowgrad mentre la città era ancora fumigante e non rastrellata, e a Millerowo, contemporaneamente alle colonne di avanguardia; il trasporto urgente di munizioni da Rikowo a Werk Grekowo e da qui direttamente sulle posizioni

Autocolonna in movimento attraverso un villaggio, su piste di fango che comincia a disseccarsi per l'arrivo dell'estate (foto SME - Ufficio Storico).

avanzate, alle divisioni «Sforzesca», «Celere» e «Pasubio», nel quale si distinse la 746ª Autosezione del sottotenente Jemma.

Il 29° e il 117°, con una colonna mista comandata dal capitano Mercurelli, effettuarono un rifornimento urgente alla 298ª Divisione germanica.

Non minore però fu l'impegno del 165° e del 241°.

In settembre, con l'Autoraggruppamento a Rikowo, il ritmo dei rifornimenti si attenuò per mancanza di carburante. Il 126° e il 165° si trasferirono a Rossosch, trasportando materiali per il C.A. Alpino, mentre il resto del XVIII Autogruppo, dopo aver decongestionato i magazzini arretrati, si spostò su Kantemirowka-Bukajewka.

Cominciava la stagione del fango, con soste delle autocolonne dalla lunghezza mai precisabile e forti dubbi sulle possibilità di alimentazione dei reparti. Un periodo breve, per relativa fortuna, perché al fango seguì subito il gelo.

Utilizzando i ritagli di tempo tra un trasporto e l'altro, a Kantemirowka e a Rossosch i reparti allestirono i loro alloggiamenti per l'inverno.

L'autotrasporto si fece più spezzettato e spesso si dovette affidare la ricerca delle unità da rifornire alla diretta inventiva del singolo autiere, che doveva vagare da una parte all'altra nel tentativo di rintracciarle. Per entità e portata si distinse la già citata colonna del capitano Volpe.

Si arriva così ai primi di dicembre.

I prodromi di ciò che stava per accadere si rivelavano sotto l'aspetto di urgenti spostamenti di truppe, finalizzati al tamponamento delle falle che si andavano qua e là creando; le ultime e più minacciose, quelle di Boguciar e di Taly...

Restringiamo ancor più il nostro obiettivo in seno al 7° Autoraggruppamento: l'allora tenente colonnello Mario Mallucci, in una sua memoria, fornisce alcuni ulteriori dettagli sull'operato del *XVIII Autogruppo*, di cui egli era comandante.

Esso si era costituito in parte a Pistoia, nel marzo del 1941, con il Reparto Comando e gli Autoreparti 117° e 126°.

In aprile venne trasferito a Trento, alle dipendenze del 7° Autoraggruppamento, e venne completato con il 129° e il 29°.

Aveva in dotazione 412 nuovissimi autocarri Borgward, più vari carri officina, autobus, autovetture, autofurgoncini e motocicli di fabbricazione nazionale.

Nella prima decade di luglio si trasferì in Russia, per ferrovia fino al confine Germania-Polonia, quindi per via

CAPITOLO 6

ordinaria raggiunse Stalino dove sostò. Tappe successive furono Charkow, Rikowo e Kantemirowka, in ognuna delle quali operò alle dirette dipendenze di un centro logistico d'Intendenza, svolgendo i servizi che venivano richiesti quotidianamente, sia di giorno che di notte, su qualsiasi tipo di terreno e con ogni condizione climatica.

Verso la fine del '42 tutti i suoi reparti erano scaglionati in avanti, presso le grandi unità operanti a ridosso della linea del Don.

Una memoria del sottotenente Rocco Landucci ci consente di stringere ulteriormente il nostro obiettivo e di osservare più da vicino l'attività del *126° Autoreparto Pesante*, comandato dal capitano Mario Castellucci.

Nella seconda quindicina di settembre, il reparto si trasferì da Rikowo a Rossosch, dove era in via di sistemazione il C.A. Alpino e il Centro Logistico «R», da cui il 126° dipendeva per l'impiego.

Gli automezzi, circa 10 macchine, vennero parcheggiati in zona adiacente la stazione ferroviaria. Merita un cenno l'esecuzione di lavori effettuati per la sistemazione degli automezzi. Ad opera del personale libero da impegni di trasporto vennero scavati, ai lati della strada, perpendicolarmente alla stessa, dei fossati di circa dieci metri di lunghezza e uno e mezzo di profondità, cui si accedeva per un piano inclinato, e dentro ognuno dei quali entrava un mezzo. Essendo questi fossati ricavati sempre tra due isbe contigue, tra un tetto e l'altro vennero collocati dei tronchi di abete ricoperti di paglia sì che, una volta dentro, le macchine erano completamente invisibili all'osservazione aerea, specie dopo la caduta della prima neve.

Ogni sera, al rientro, si dovevano smontare le batterie, che venivano portate dentro le isbe utilizzando delle slitte. Al mattino, due ore prima della partenza, un'apposita squadra con lampade a benzina provvedeva allo scongelamento e riscaldamento dei vari organi dell'automezzo.

8° Autoraggruppamento

Era stato ricostituito nel maggio del 1942, con la sede del Comando a Verona, ma con personale mobilitato da otto diversi reggimenti autieri e pertanto con problemi addestrativi e di amalgama facilmente intuibili. Esso comprendeva:

– 2 autoreparti a gasolio, dotati di Bianchi Miles;

– 6 autoreparti a benzina, con autocarri 626 B;

– 1 officina di autogruppo.

Lo comandava il colonnello Luigi Tolotti.

Una storia, anche quella dell'8°, che – almeno per ciò che attiene a questo periodo – può essere conosciuta solo in via indiretta, attraverso quella di alcune sue unità dipendenti.

Quella del *248° Autoreparto Pesante* (del LVIII Autogruppo) è stata scritta dal sergente maggiore Antonio Chiesa.

La partenza del reparto era avvenuta da Verona, con 3 treni speciali, il 6 giugno del 1942. Dopo lo scarico a Troppau, in Polonia, esso si era incolonnato per via ordinaria. Il 13, la colonna raggiunse compatta Jaroslaw: lungo la strada, le carcasse di carri armati distrutti erano i primi segnali della guerra da poco passata.

Il 18, arrivo a Kiev. Il percorso si era sviluppato su piste sempre fangose, con tratti formati a volte da tronchi d'albero.

I primi reparti italiani, con il Comando del CSIR, vennero raggiunti il 25, a Poltava.

Il 3 luglio, il 248°, con sede a Charkow, iniziava il suo servizio, e il giorno dopo trasportava il 38° Reggimento Fanteria della «Ravenna» a Petropawlowka, su percorsi sempre impraticabili per il fango, tanto che gli automezzi non riuscivano a mantenersi in colonna.

Con l'avanzata del fronte, a fine mese, anche il 248° dovette portarsi rapidamente in avanti, passando anche su campi minati con danneggiamento di qualche mezzo e ferimento di alcuni conduttori. Il 28 luglio veniva raggiunto il Don.

Il 21 agosto 50 automezzi, che avevano trasportato munizioni a Pantelemonowka, a causa della pioggia rimasero impantanati e senza carburanti sulla via del ritorno, tanto da rimaner bloccati per due giorni nella steppa, prima che una staffetta li raggiungesse portando carburanti e viveri.

Dal 27 al 29, il reparto al completo fu impegnato nel trasporto della «Tridentina» a quota 116,8. L'unità era stata appena scaricata, che 50 autocarri ripartivano per portare rinforzi a quota 170, scortati da carri leggeri e sotto frequenti bombardamenti aerei russi.

27 agosto 1942. Un battaglione della «Tridentina», a bordo di autocarri mimetizzati, prima della partenza per quota 116,8 (foto A.S. Chiesa).

28 luglio 1942. Un Fiat 666 è stato spostato dall'esplosione di una mina (foto A.S. Chiesa).

Dal 6 settembre, sede del reparto divenne Millerowo. Ai primi di ottobre venne messo a disposizione della «Ravenna». Il freddo cominciava a farsi sentire e l'avviamento dei motori si faceva sempre più problematico.

Il 6, un'intera colonna venne bloccata dal fango, tanto da dover attendere la gelata notturna per riavviare i mezzi e raggiungere la meta.

Il 16 gli automezzi vennero dotati di antigelo. Il freddo, che cominciava a toccare punte minime di -38°, chiedeva già le sue prime vittime, con diversi autieri ricoverati in ospedale per congelamento.

Il 21 ottobre giungeva notizia che i Russi avevano attraversato il Don: gravissime perdite, soprattutto tra gli Italiani.

8 luglio 1942. Il 38° Battaglione Fanteria della «Ravenna» sale sugli automezzi del 248° Autoreparto Pesante per portarsi in linea (foto A.S. Chiesa).

Il 6 novembre un'intera sezione, al comando del tenente Giusberti, con 1 sottufficiale e 30 autieri, partiva per Stalingrado, al servizio dei Tedeschi: nessuno di essi fu più rivisto.

«16 dicembre – leggiamo – l'autoreparto si trasferisce nelle vicinanze dell'aeroporto, e alcuni colpi di artiglieria ci raggiungono; giorno per giorno il nemico si fa più pressante; assistiamo sbandati da tutte le parti, autieri, bersaglieri, fanti, alpini, tedeschi, rumeni, bulgari, la maggior parte congelati...».

Il *245° Autoreparto Pesante*, al comando dei capitani Vittorio Penso prima e Giuseppe Bernocco poi, era partito nel giugno del 1942 – come riferisce una memoria del sottotenente Guido Puoti – raggiungendo Stalino. Era dotato in prevalenza di Fiat 626/B. In agosto si trasferì a Millerowo. Dal 29 del mese, fino al 25 settembre, fu costantemente impiegato lungo le piste per Woroschilowgrad, Olkowaja, Makaroff, Kondraschewskaja, per rifornire i reparti in linea.

In ottobre, con il fango e il primo gelo, il traffico si fece sempre più difficile, mettendo a dura prova la resistenza fisica del personale il quale, malgrado tutto, assicurò sempre il rifornimento alle truppe.

La sua 1ª autosezione, dal 20 novembre venne messa a disposizione del Capo Ufficio Operazioni del XXXV C.A. «CSIR» e impegnata in ininterrotti trasporti di munizioni verso il Don.

Il 22 dicembre le venne ordinato di correre a Tschertkowo per rifornire alcuni reparti posti in posizione molto avanzata, che stavano per esser chiusi in una sacca dai carri armati russi. Nonostante la deficienza di mezzi di difesa e vincendo i rigori del freddo polare, aggravato dai morsi della fame, i 30 autieri della sezione riuscirono a superare lo sbarramento di uno squadrone di cavalleria nemica, a difendersi dall'assalto di un gruppo di irregolari, a sfuggire, con una manovra di aggiramento, ad un attacco di carri e, dopo venti giorni di cammino, a raggiungere la base.

La storia del *249° Autoreparto Pesante* è parzialmente e faticosamente ricostruibile mettendo insieme gli spezzoni delle testimonianze di due ufficiali che in esso svolsero una parte della loro vita militare. Suo comandante era il capitano Ferrari.

La testimonianza del sottotenente Sergio Taviani ci dà il reparto presente a Poltawa alla fine di giugno, dove ebbe diverse macchine danneggiate da una incursione aerea.

Nella notte tra il 29 e il 30 giugno,

un attacco partigiano non colse di sorpresa le sentinelle, che reagirono, consentendo al reparto di accorrere e mettere in fuga l'assalitore.

Il 20 luglio, un'autocolonna inviata a Ivanowka venne coinvolta in uno scontro con una retroguardia russa; l'azione della scorta di bersaglieri, che furono costretti anche a un assalto alla baionetta, ebbe la meglio. Effettuato lo scarico a Ivanowka, la colonna prese la via del ritorno. Dopo circa 40 km, si trovò la strada sbarrata da una lunghissima matassa di fili d'acciaio. Aperto un varco da parte dei guastatori, la macchina del capitano si avviò, fermandosi a 200 metri ad attendere il resto della colonna; ma il primo automezzo, dopo trenta metri, saltò in aria, e il S.Ten. Tani rimase gravemente ferito.

Dopo due ore di sminamento, nessun autiere aveva il coraggio di azzardare il passaggio per primo; soltanto l'esempio fornito da un ufficiale il quale, messosi personalmente alla guida, attraversò deciso il campo minato, consentì alla colonna di superare l'ostacolo.

Una colonna di 66 automezzi, di ritorno da Kantemirowka il 6 agosto, subì un attacco aereo da parte di 3 «Rata» che recarono gravi danni a 5 autocarri e ferite lievi a 3 autieri.

A fine agosto, allo scopo di tamponare la falla creatasi per il cedimento della «Sforzesca», il reparto caricò il battaglione alpini «Edolo» per trasportarlo a Krusclinin, sul Don, ma a 7 km dal fiume avvenne l'impatto con le avanguardie russe. Lo scontro durò tutta la notte, con la partecipazione degli stessi autieri. Al mattino i Russi venivano respinti e inseguiti fino al Don.

A cavallo della metà di settembre, il 249° venne impegnato nella grossa colonna comandata dal tenente colonnello Uberti.

Il 4 ottobre, nel corso di una autocolonna di 60 autocarri diretta a Kamenka, lo stesso tenente Taviani venne seriamente ferito al volto e a un piede, per lo scoppio di una bomba che aveva provocato il ribaltamento dell'autocarro sul quale viaggiava.

Dopo il ricovero, l'ufficiale venne trasferito al 250° Autoreparto del 10° Autoraggruppamento.

Riprendiamo il 249° – con il racconto del sottotenente Biagio Catarinella – il 19 dicembre a Millerowo, con i Russi che attaccavano ripetutamente la esile linea di difesa sul Don. Mentre verso le retrovie cominciava il flusso degli sbandati, il reparto era fermo, nella città, in attesa di ordini...

10° Autoraggruppamento

Scarne le notizie dirette su questo reparto, comandato dal colonnello Carlo Montrucchio, già combattente della 1ª Guerra Mondiale.

I mezzi in dotazione erano in prevalenza di produzione nazionale.

Il *LX Autogruppo* – riferisce il suo stesso comandante, maggiore M. Mazzei – giunse in Russia il 15 agosto del 1942, per ferrovia da Brescia a Jasi (in Romania) e da qui per via ordinaria fino a Stalino.

Il 20 agosto l'Autogruppo ebbe l'ordine di trasferirsi a Woroschilowgrad e da qui a Likaja – Kamensk dove, per ordine dell'Intendente, generale Biglino, venne costituito un centro logistico necessario per il trasbordo di materiali che, giunti a Likaja con lo scartamento ordinario, dovevano poi proseguire, per Millerowo e oltre, con lo scartamento russo.

L'Autogruppo era parcato all'aperto, nei pressi della stazione ferroviaria, senza alcuna protezione aerea, ostacolato nella sua opera dalle autorità tedesche, nei cui confronti fu necessario talvolta prendere posizioni energiche e decise.

Il lavoro fu snervante, su terreno privo di strade, che diveniva palude di fango nei giorni di pioggia.

Nella notte del 21 settembre, un improvviso quanto violento attacco aereo provocò l'incendio di un deposito di carburanti costituito da fusti a terra e danni a parecchi automezzi, colpiti da mitragliamento e spezzonamento.

Il servizio dell'Autogruppo continuò fino ad ottobre, quando la sua attività fu ridotta grazie all'avvenuto riallacciamento della linea ferroviaria Likaja-Kamensk.

Successivamente, due autoreparti vennero impiegati per lo sfruttamento delle miniere di carbone esistenti in zona.

Sulle vicende del 254° *Autoreparto Pesante* (LX) getta alcuni squarci di luce un logoro manoscritto del tenente Gaspare Vaccaro, del quale egli comandava una sezione.

«Quante volte gli autieri – leggiamo – al volante sulle piste bianche, non si sono sentiti trascinare col proprio automezzo, come da una forza invisibile,

CAPITOLO 6

in una buca mascherata di neve, verso cui digradava lentamente il terreno? Che accadeva? Spesso essi, isolati nel loro servizio, dovevano affidarsi alle proprie possibilità per liberare l'automezzo: impresa disperata che non si risolveva mai, costringendo così l'uomo alla lunga e rassegnata attesa del soccorso stradale, in una zona oltre che inospitale, anche piena di pericoli.

Chi ebbe l'onore di trasportare il glorioso battaglione «Tirano» sulla linea, chiamato con altre unità a fronteggiare il baldanzoso assalto di un nemico che, sul tratto di unione delle forze italo-tedesche, aveva creato una rottura, se non gli autieri del 254° A.R.P.? Ebbene, tre giorni dopo, quando l'Autoreparto ritornava sulla linea del fuoco, a portare a quei fratelli alpini i mezzi di vita e di lotta, l'attendeva una luttuosa notizia: il battaglione era distrutto, 14 ufficiali erano morti!»

Reparti in organico alle Grandi Unità

In rapida sintesi, le vicende di altre unità delle quali è pervenuta memoria da parte di protagonisti e testimoni (non è inopportuno ribadire come la perdita della documentazione ufficiale renda impossibile ricostruire, di ogni unità, la vicenda completa; le testimonianze ci consentono talvolta una ricostruzione «a pelle di leopardo», specie quando i testimoni coprono solo, con i loro ricordi, un periodo delimitato).

Per il *213° Autoreparto*, continuano a parlare i suoi reduci.

Nell'agosto del '42, con l'arrivo dell'ARMIR, erano giunte altre divisioni. Tra queste, la «Sforzesca», che i nostri veterani, irridenti, avevano soprannominato «cikaj» (scappare).

Un breve inciso, su questa parola. In realtà, essa era usata in genere dalle ragazze, quando volevano liberarsi di un indesiderato corteggiatore, e stava grosso modo per «togliti dai piedi», «vai da un'altra parte». Il termine venne impropriamente tradotto dagli Italiani in «scappare». Era una sorta di presa in giro da parte dei veterani del CSIR, che si ritenevano vincitori, in quanto la loro vicenda, prima dell'arrivo dell'ARMIR, era stata contrassegnata da un'avanzata vittoriosa, mentre i nuovi erano stati ben presto travolti dai successivi rovesci.

Con l'arrivo dell'ARMIR, il 213° continuò ad effettuare la sua azione di rifornimento a favore della «Celere». L'Autoreparto era sparpagliato su tutto il fronte occupato dalla Divisione: ogni autiere costituiva una cellula a se stante, anche se non mancava lo spirito di corpo, la coscienza di un'appartenenza ad un reparto organico e vitale.

Gli «Spa» facevano la spola da Stalino a Gorlowka. C'erano anche degli aspetti positivi, in questi viaggi, non mancando occasioni per divertirsi: gli ufficiali andavano a donne, ma anche i soldati facevano la loro parte.

Un consistente pericolo era rappresentato dall'attività partigiana, che si manifestava nelle forme più svariate: dai sabotaggi agli automezzi con immissione di acqua nella benzina, ad attacchi veri e propri, dopo i quali, a volte, i Russi si impadronivano del mezzo, spogliavano della divisa l'autista e, così camuffati, profittavano per compiere ulteriori gesta ostili.

Così, tra episodi che sarebbe arduo e ponderoso raccontare, si giunse al 18 dicembre.

Il 2° *Autoreparto Pesante*, comandato dal capitano Vittorio Serino, era a San Dalmazzo, nel cuneense, quando il 13 giugno ricevette l'ordine di partenza per la Russia, alle dipendenze del II Corpo d'Armata, con il quale prese parte all'intero ciclo operativo sul Donetz e sul Don.

Verso la fine dell'estate si trovava a Kantemirowka, nelle immediate retrovie delle divisioni in linea. Kantemirowka era anche punto terminale di una ferrovia per mezzo della quale giungevano i treni direttamente dall'Italia.

L'attività del reparto, dipendente dall'Ufficio Trasporti del C.A., ebbe soluzione di continuità soltanto col trasferimento, nel mese di novembre, della grande unità a Taly, località più vicina alle prime linee dove le tre divisioni dipendenti («Ravenna», «Cosseria» e «Sforzesca») si apprestavano a trascorrere l'inverno nelle trincee già scavate. Ininterrottamente, da Taly partivano gli autocarri del 2° A.R.P. per trasportare munizioni, viveri e materiali e, benché vicinissimo al fronte, essi non subirono alcuna offesa aerea...

Del *27° Autoreparto Pesante* (sintetizziamo una dettagliata relazione del suo comandante, capitano Ettore Angelieri) erano già arrivate, da gennaio, 2 autosezioni, che operavano alle dirette dipendenze del CSIR. Il rimanen-

Si... «familiarizza»... (foto A. Scolari).

te dell'Autoreparto partiva invece il 9 giugno da Verona. Incolonnatosi a Troppau, insieme ad altri autoreparti, il 15 giugno, attraversava la Polonia e l'Ucraina e raggiungeva il 2 luglio Gorlowka. Il 9 luglio, a Jassinovataia, si riuniva alle due sezioni partite sei mesi prima.

Il 27° iniziò subito una intensa attività, che gli valse un encomio da parte del generale Messe.

Dal 1° agosto al 3 novembre, sede del reparto fu Millerowo dove, a causa dei servizi troppo onerosi, venne rinforzato di uomini e mezzi.

Per effetto dello spostamento verso nord del fronte difensivo sul Don assegnato al XXXV, il 27° si trasferiva in Valle Levaja, e gli veniva assegnato, quale sede, il villaggio di Ivanowka, dove giunse il 4 dicembre.

Il trasferimento creò notevoli disagi all'Autoreparto, che a Millerowo aveva trovato una decente sistemazione e buone possibilità di provvedere alle riparazioni, grazie alle strutture che erano state utilizzate per l'officina di reparto.

Ivanowka era invece un villaggio costituito da un pugno di «isbe» sperdute e le possibilità di accasermamento, da dividere oltretutto con il Battaglione Chimico e con l'823° Ospedale da Campo, erano irrisorie.

Il 6 novembre cominciò a cadere la prima neve. Febbrilmente si diede avvio alla costruzione di capannoni con tronchi d'albero e canne palustri e vennero adattate le poche casupole esistenti, utilizzando prigionieri russi. Il volume dei servizi, anche per mancanza di carburante, si era nel frattempo ridotto.

Di notte, apposite squadre dovevano vegliare per tenere sempre accesi dei bracieri sotto le coppe dell'olio degli automezzi, per consentire il loro avviamento al mattino, e tenere le ruote sgombre dalla neve. Il personale era falcidiato dalle malattie. Inoltre 20 conduttori, inviati a Gorlowka a ritirare altrettanti automezzi, non avevano fatto più ritorno.

Il morale delle truppe era a terra, per la brevità delle ore di luce (alle 14.30 era già notte), per la monotonia del paesaggio della steppa russa, per la mancanza di notizie da casa.

Il villaggio, poi, era infestato da topi che non lasciavano riposare, tanto che le superiori autorità avevano posto una taglia: un pacchetto di sigarette

CAPITOLO 6

Automezzi militari tra le isbe: si nota una vettura mimetica (foto SME - Ufficio Storico).

ogni 50 topi uccisi (per cui gli autieri avevano finito per chiamare la sigaretta stessa una «5 topi»).

Si arrivò al 17 dicembre...

La *15ª Officina Mobile Pesante*, che in maggio era stanziata a 20 km dal Don, ricevette l'ordine di accantonarsi in seguito al periodo di stasi subito dalle operazioni di guerra nel settembre del '42.

Il 20 novembre il comandante, tenente Michele Geraci, avvicendato dal pari grado Michele Santucci, rientrò in patria. Al momento del passaggio di consegne, le riparazioni (tra grandi, medie e piccole) avevano raggiunto, sul registro d'officina, il nr. 4500.

LA TRAGEDIA DELLA RITIRATA

Il poderoso sforzo logistico effettuato nell'autunno del 1942, con lo scaglionamento in profondità degli stabilimenti e delle scorte, lasciava sperare in un proseguimento della campagna con sviluppi in qualche modo positivi. Invece, proprio quando queste speranze sembravano prendere corpo, l'avversario, ritenuto a torto incapace di attuare azioni invernali in grande stile, sferrò a sorpresa quella incontenibile offensiva che, iniziata a sud del settore dell'ARMIR, doveva estendersi a quasi tutto il settore orientale.

Il primo attacco si concluse nella terza decade di novembre, con lo sfondamento della 3ª Armata romena, proprio nel settore di saldatura con la 6ª Armata germanica. Nel contempo, un altro poderoso attacco ebbe pieno successo contro la 4ª Armata tedesca, schierata a destra della 6ª: ne conseguì l'accerchiamento di quest'ultima dentro Stalingrado e la sua drammatica fine (la battaglia di annientamento durò dal 19 novembre al 2 febbraio).

Nella seconda decade di dicembre, i Russi attaccarono l'ala sinistra della 3ª Armata romena e il centro dell'8ª Armata italiana. L'offensiva fu scatenata con forze largamente preponderanti ed estremamente decise.

Riportiamo succintamente le operazioni che ebbero inizio in questo periodo e che si sarebbero concluse il 31 gennaio.

Il Comando dell'ARMIR era in quel periodo a Starobelsk, mentre l'Intendenza era a Woroschilowgrad; i Comandi del II C.A., del XXXV «CSIR» e del C.A. Alpino erano rispettivamente a Taly, Sciurinowka e Rossosch.

La prima fase si svolse dall'11 dicembre all'8 gennaio e venne caratterizzata dai seguenti episodi:

– battaglia di logoramento sul fronte del II C.A. e della «Pasubio», dall'11 al 15 dicembre;

– battaglia di rottura sul fronte del II C.A. ed accerchiamento dell'ala destra dell'Armata, dal 16 al 21 dicembre;

– ripiegamento del XXXV C.A. e del

XXIX C.A. tedesco, (sotto il cui Comando operavano la «Torino», la «Celere», e la «Sforzesca»), dal 19 al 31 dicembre;

– ricostituzione di una nuova difesa arretrata continua.

La seconda fase vide il suo sviluppo dal 9 al 31 gennaio del '43, con i seguenti momenti salienti:

– preparazione del nemico al nuovo attacco e rottura sul fronte del XXIX C.A. tedesco («Julia» a sinistra e unità tedesche a destra, sotto comando tedesco);

– combattimenti nelle valli del Derkul, Aidar, e Krassinoje, nel settore Meridionale della 8ª Armata, dal 16 al 31 gennaio.

Diverse, per continuità e intensità, le operazioni di quella che abbiamo chiamato «battaglia di logoramento» si svolsero sul fronte del II C.A. e della «Pasubio» dall'11 al 15 dicembre: cinque giorni di aspri combattimenti, caratterizzati da gravi perdite da entrambe le parti, che non portarono a significative variazioni delle posizioni di difesa.

L'attacco a fondo da parte dei Russi, con forze largamente preponderanti e con estrema decisione, ebbe inizio il giorno 16, concentrando gli sforzi in corrispondenza del II C.A.

Distrutti a cannonate e schiacciati dai carri, in questo giorno venivano neutralizzati i capisaldi della «Ravenna». Il 17, le punte corazzate sovietiche avevano già raggiunto il solco del Boguciar; il 18 ne risalivano la valle puntando su Kantemirowka, perno della nostra organizzazione logistica avanzata. Il 19, il presidio di Taly abbandonava la difesa della località; nel contempo, punte corazzate raggiungevano Kantemirowka e Tschertkowo, interrompendo l'arroccamento ferroviario a ridosso del fronte. Mentre nella prima località non era possibile attuare alcuna valida opposizione e si dava corso ad affrettati sgomberi e a sommarie distruzioni, a Tschertkowo iniziava quella valida resistenza che, alimentata da altre truppe, si sarebbe protratta per ben 25 giorni.

Il 20 e il 21 i Russi raggiungevano Diogtewo, riunendosi ad unità corazzate provenienti dal settore della 3ª Armata romena, intaccando i C.A. XXXV «CSIR» e XXIX Tedesco. Per contro, a nord, in zona Nowo Kalitwa, punto di saldatura tra il C.A. Alpino e il II C.A., l'attacco fallì grazie al pronto intervento della «Julia», sostituita sulle posizioni originarie dalla «Vicenza»; negli stessi settori della «Pasubio», della «Torino» e della «Celere», l'esercito russo conseguiva modesti successi di ordine tattico, del tutto sproporzionati allo sforzo compiuto. Ingenti, invero, le perdite subite dai nostri reparti, dalla «Pasubio» in particolare, schierata presso l'ansa del Don, detta – dall'Ufficio Operazioni – «cappello frigio».

Quando, il giorno 19, più volte sollecitato, giunse il consenso al ripiegamento, il provvedimento apparve tardivo e superato dagli avvenimenti; infatti, se alcune grandi unità (la 298ª Divisione germanica, la «Torino» e la «Sforzesca») riuscirono ad effettuare il ripiegamento riunite, altre si scissero in blocchi di varia consistenza. Quando poi tutte queste forze confluirono sugli unici due itinerari comuni, si verificarono frammischiamenti e intasamenti che ostacolarono le marce.

Tragiche le vicissitudini di queste unità di fanteria, meno note ma certamente non meno drammatiche di quelle cui sarebbero andate incontro, nella seconda metà del mese di gennaio, le divisioni del C.A. Alpino: tragiche e caratterizzate da aspri combattimenti, da gravi deficienze di equipaggiamento e di mezzi, dalla interruzione dei collegamenti, dalla consueta penuria di carburante che comportò il progressivo abbandono dei mezzi.

La «Ravenna», decimata, raggiunse Woroschilowgrad dal 19 al 21: qui avrebbe assunto la difesa della zona fino al 24 gennaio, subendo nuove, gravi perdite.

I resti del 6° Bersaglieri vennero impiegati a Rikowo (dal 23 gennaio al 6 febbraio) e a Pawlograd (dall'8 al 18 febbraio).

Nel periodo 22 dicembre-8 gennaio, caratterizzato da una relativa stasi delle operazioni, la nostra 8ª Armata si assestava con:

– il C.A. Alpino («Tridentina», «Vicenza», «Cuneense»), a nord;

– il XXIV C.A. germ. al centro, con la «Julia» alla propria ala sinistra;

– la 19ª Divisione Corazzata germanica nel tratto meridionale, sulla linea del Deskul; dinanzi ad essa, isolati, i presidi di Garmuschewka e di Tschertkowo.

Dopo la prima decade del gennaio 1943, l'afflusso di nuove forze russe, sia in corrispondenza del XXIV C.A. tedesco, sia sul fronte della 2ª Armata ungherese, lasciò chiaramente intuire una ripresa dell'offensiva.

CAPITOLO 6

Scambio di messaggi tra un cavaliere e un motociclista (foto SME - Ufficio Storico).

Anche il concetto d'azione apparve chiaro: agendo sulle ali del C.A. Alpino, l'avversario avrebbe attuato una nuova manovra a tenaglia che, nel settore più meridionale dell'8ª Armata, aveva dato risultati tanto remunerativi.

Il 14 mattina l'esercito sovietico iniziò gli attacchi sulla destra del XXIV C.A. tedesco, impiegando dai 450 ai 500 carri armati. Nella stessa giornata occupava Stalino, sede del Comando di C.A. tedesco; il giorno successivo, punte operanti in direzione nord-nord ovest raggiungevano Rossosch, sede del Comando del C.A. Alpino, proseguendo in direzione di Olichowatka.

Rossosch, investita da forze sempre più consistenti, veniva rioccupata dai Russi il 16 gennaio. Il Comando del C.A. Alpino si era già trasferito a Podgornoje, una trentina di km più a nord.

Il 16 e il 17, altre punte lanciate verso ovest raggiungevano Rowenki, dirigendosi poi a Waluiki.

Tutto questo avveniva a sud del C.A. Alpino, dove la «Julia», ripiegando su Kalitwa, era stata attaccata ripetutamente subendo gravi perdite (la divisione, si ricorderà, era stata trasferita dal 16 dicembre sul fronte del II C.A. e, all'inizio del ripiegamento, si trovava già provata da un mese di duri combattimenti).

Il 16 gennaio il nemico attaccò anche il settore più settentrionale, in corrispondenza della «Tridentina», ma venne respinto, con sanguinose perdite, dai battaglioni «Vestone», «Morbegno» ed «Edolo».

Quando, all'imbrunire del 17 gennaio, il C.A. Alpino lasciava la pressoché intatta linea del Don, le punte corazzate avversarie erano ormai in possesso delle principali arterie di comunicazione arretrate.

La tragica vicenda del ripiegamento che qui si origina, e nella quale si trovarono accomunati alpini, fanti della «Vicenza», diecimila soldati germanici e non meno di altrettanti ungheresi, è storia ben nota; storia tramandataci anche attraverso numerose testimonianze verbali e scritte di tanti reduci, commovente patrimonio testimoniale di rara preziosità. In esso affiorano e tornano alla memoria fatti, nomi di unità, toponimi di villaggi che non lasciano insensibili.

Dei sedici giorni trascorsi nel ripiegamento, ben undici furono impiegati in aspri combattimenti: le perdite, in uomini del C.A. Alpino, sfiorarono il 45% degli effettivi. Andarono inoltre perdute tutte le artiglierie e l'autocarreggio. La «Cuneense» andò incontro a una vera ecatombe e pochissimi riuscirono a porsi in salvo.

Il 31 gennaio, i resti del C.A. Alpino si raccoglievano a Shebekino, dopo 350 km di estenuanti marce, trovando scampo nel sottopassaggio del terrapieno ferroviario di Liwenka, presso Nikolajewka.

Dei presidi minori, nell'area considerata, si salvarono 6.000 uomini che, nonostante le difficilissime condizioni, riuscirono a passare attraverso gli sbarramenti avversari.

Nel ripiegamento, le divisioni che avevano combattuto a sud del C.A. Alpino confluirono, tra l'ultima decade di dicembre e la seconda metà di gennaio, nella zona di Woroschilowgrad.

La «Ravenna» venne subito reimpiegata. Ciò che restava dalle altre grandi unità venne subito concentrato nelle lontane zone di Stalino, Rikowo e Gorlowka ma, subito dopo, la pressione e la combattività dell'avversario ne consigliarono l'arretramento in zone meno esposte, a occidente di Dnjepropetrowsk.

A febbraio, infine, queste forze vennero trasferite nella zona di Nejhin, luogo di ricongiungimento con i superstiti del C.A. Alpino che avevano ripiegato, a loro volta, lungo l'asse Charkow, Achtyrka, Gadjatic, Romy, Priluki, Nejhin, Gomel e Bobruisk; esse rappresentarono le ultime tappe di questi movimenti, da dove mossero le tradotte verso l'Italia.

L'Intendenza, a sua volta, vera e propria retroguardia dell'Armata, il 24 gennaio si spostò da Woroschilowgrad a Charkow per affrontarvi i complessi problemi dell'assistenza alle unità alpine, per concretare lo sgombero di Kupiansk e per organizzare gli itinerari per raggiungere Nejhin. In questa località l'Intendenza si ritrovò raccolta il 10 febbraio. Alla fine del mese era a Gomel, mentre a Stalino e a Dnjepropetrowsk si andava attuando il recupero metodico e la spedizione in patria di quanto fosse esuberante alla ricostruzione del II C.A., la sola unità designata a rappresentare ulteriormente le nostre forze in Russia.

Il 31 marzo l'Intendenza dell'8ª Armata cessava di funzionare e veniva sostituita dall'Intendenza del II C.A.

Alla metà di aprile fu stabilito anche il rimpatrio dello stesso II C.A., che avvenne con partenze scaglionate tra il 22 aprile e il 22 maggio 1943.

Vicende dei Reparti Automobilistici

In questo complesso quadro operativo, sinteticamente delineato, si trovarono coinvolte le unità del Corpo Automobilistico, sia quelle assegnate organicamente alle grandi unità, sia i reparti al servizio dell'Intendenza.

Purtroppo, le testimonianze che è stato possibile acquisire sono frammentarie, episodiche e non sempre facilmente inquadrabili nelle vicende operative.

Le notizie delle quali lamentiamo con maggior rammarico la carenza sono quelle relative alle autosezioni autonome ed agli autoreparti di molte G.U. di Fanteria, punte avanzate dal Corpo Automobilistico.

Si può affermare con certezza che presso questi reparti la vita degli autieri abbia seguito passo passo quella dei militari delle varie armi dei quali essi erano supporto, condividendo con essi tutti i sacrifici imposti dall'avverso andamento del conflitto, ma soprattutto dalle inimmaginabili condizioni climatiche.

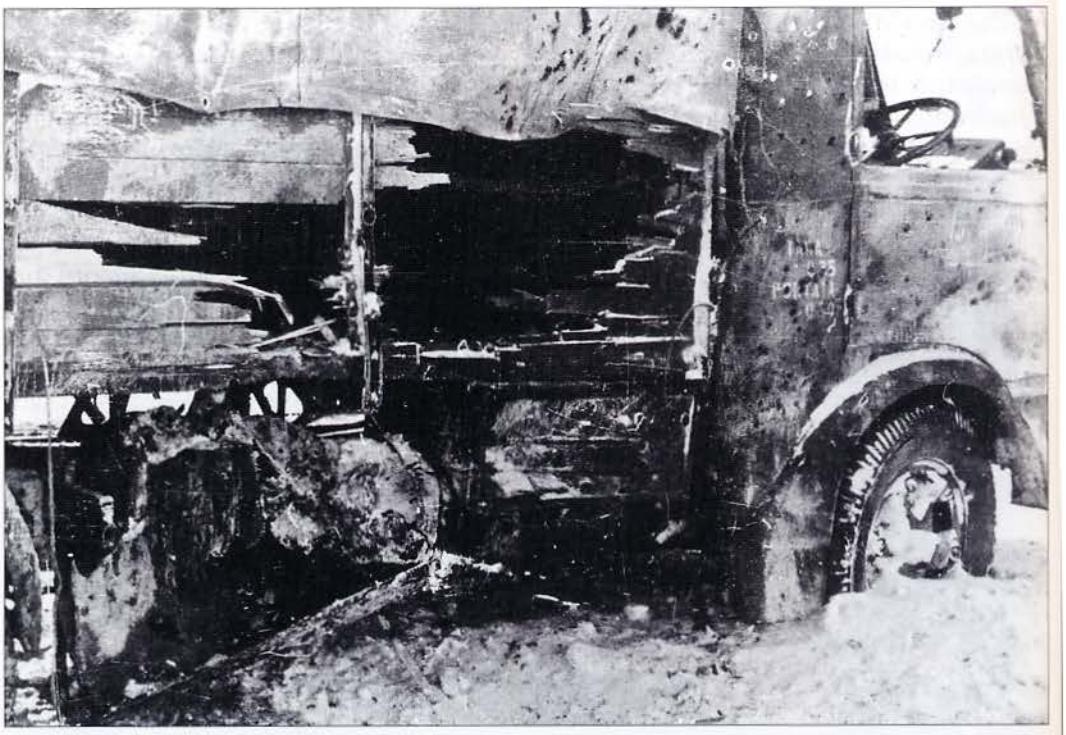
Sulle vicende della ritirata è stato già versato il classico fiume d'inchiostro, anche da parte di penne celebri. Il contributo che queste pagine apporteranno a tale fiume sarà paragonabile a quello di un rigagnolo. Alla fine resterà sempre, infatti, la sensazione che, della tragica vicenda, il fiume maggiore sarà sempre quello sotterraneo, che rimarrà sconosciuto.

Nella ritirata (riassumiamo una lunga relazione del Direttore dei Trasporti d'Intendenza, colonnello Gualano), tutto venne affidato alla casualità: l'evolvere della situazione, e l'interruzione delle linee di collegamento, non consentirono di operare sulla base di piani prestabiliti, con una visione organica del problema.

Quando ai primi di dicembre aveva cominciato a delinearsi un cedimento, l'Intendenza valutò la necessità di sgomberare le basi avanzate, con le frazioni di uffici staccati e i magazzini, ma tutto era condizionato dal problema dei trasporti: pochi treni, poco carburante.

Con trasporti automobilistici si riuscì dapprima ad alleggerire i magazzini avanzati di Charkow, Kupianskj e Woroschilowgrad. Rapido fu lo sgombero di Millerowo, mentre venne notevolmente ostacolato quello di Kantemirowka, per la mancata assegnazione di carri ferroviari da parte dei Tedeschi i quali, stante la situazione, si può intuire non ne avessero a sufficienza nemmeno per se stessi. Proprio a Kantemirowka, il 19 dicembre, un'irruzione improvvisa di carri armati russi portò morte e distruzione tra uomini e cose; tra queste, un treno già carico ma impos-

CAPITOLO 6



È un disastro, senza riparo e senza speranza, la ritirata. Nelle tre immagini, automezzi colpiti dai Russi a Millerowo e abbandonati in mezzo alla neve (foto A.S. Chiesa).

sibilitato a partire per mancanza di locomotiva.

La disseminazione degli autogruppi impedì di organizzare una massa di trasporti per via ordinaria. Ogni unità, pertanto, si arrangiò con gli automezzi che aveva sottomano (e sotto questo punto di vista il frazionamento delle unità automobilistiche si rivelò un vantaggio).

Le attività preponderanti furono: trasporto di feriti, sgombero di materiali e rifornimento a domicilio delle truppe combattenti.

Tra i principali ostacoli (oltre naturalmente all'attività del nemico e allo stato delle piste), vanno annoverati l'assoluta ignoranza della situazione operativa, la caccia forsennata ai carburanti per avviare un certo numero di veico-

li, la temperatura incredibilmente rigida, l'assottigliarsi progressivo della disponibilità di mezzi per inefficienze o perché rimasti a secco, la caccia data dai Tedeschi ai nostri mezzi.

Ci fu addirittura una richiesta tedesca di 1128 mezzi con i quali gli alleati avrebbero voluto costituire un raggruppamento (o gruppo) «Italia» ma, avendo l'Intendenza chiesto, in contropartita, una fornitura di carburanti e ricambi per i Borgward, la richiesta decadde.

Vi furono anche richieste di automezzi, ma senza conduttore. Emblematico un episodio – riferito dallo stesso colonnello Gualano – avvenuto in quei giorni a Charkow, dove un tenente colonnello tedesco si era presentato con una richiesta per 5 autocarri. Ma, col pretesto di non voler sottoporre i conduttori italiani ai rischi del combattimento, essi avrebbero dovuto essere forniti privi di autista. Il colonnello, trattenendo a fatica il risentimento, condusse l'ufficiale tedesco sul luogo dove in quel momento il capitano comandante l'autoreparto stava scegliendo, tra i 50 conduttori disponibili, i 5 cui affidare la missione. Il colonnello, dopo aver esposto i termini della richiesta dell'alleato, invitò eventuali volontari a fare un passo avanti: simultanei, 50 autieri avanzarono tutti di tre passi.

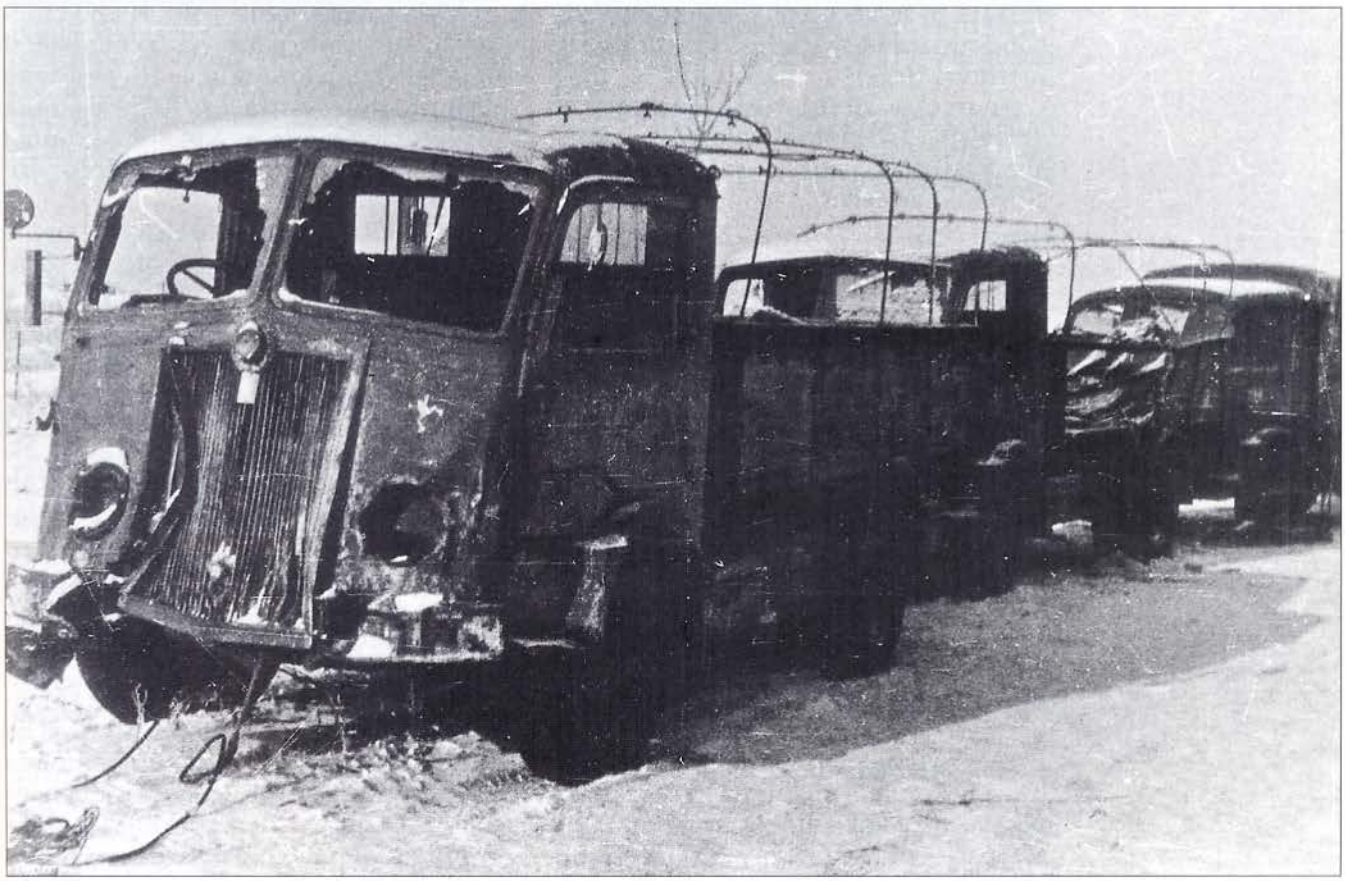
Da una relazione dello stesso Intendente, generale Biglino, sugli avvenimenti di Kantemirowka nei giorni 17, 18 e 19 dicembre 1942, si legge:

«Di colpo, poco prima delle 8, la situazione diventò gravissima: all'apparire di alcuni carri russi sulle alture circostanti, si propagò fulmineamente un indescrivibile panico generale. Una massa di circa 6.000 uomini si precipitò verso la strada che porta a Belowodsk, con i segni manifesti di una pazzia collettiva, gettando le armi e l'equipaggiamento, e prendendo d'assalto gli autocarri in transito».

In mezzo a tanta esplosione di follia, colpisce e commuove per la sua umanità un episodio riferito dal tenente colonnello Luigi De Micheli, del Comando Tappa della stessa città.

Gli autocarri, carichi di militari, erano pronti a partire, quando i telefonisti, per non lasciare il loro tenente destinato a trattenersi sul posto con gli ufficiali del Comando, decidevano di rinunciare alla partenza. Vedendo ciò, tutti gli altri militari, per solidarietà verso i loro colleghi telefonisti, scendevano dagli automezzi e decidevano di restare anch'essi.

Alla fine si riusciva a far partire tre



CAPITOLO 6

autocarri ma, percorse poche centinaia di metri, il primo, colpito, si incendiò, il secondo si ribaltò, mentre il terzo riusciva a fatica, compiendo un'inversione di marcia, a rientrare. Solo più tardi, sulla scia di alcuni carri tedeschi, il Comando Tappa riusciva a sgomberare, sebbene a prezzo di altre perdite.

Stralciamo alcuni passi, riportando gli stessi nella loro veste originaria e senza apportare modifiche di forma o sostanza, da una memoria del maggiore Luigi Mennielli, Capo Ufficio Automobilistico del XXXV C.A. «CSIR».

«Alla fine di novembre del 1942, tutti gli automezzi inefficienti, rastrellati da ogni parte del territorio, erano accantonati presso l'Officina di corpo d'armata, situata a Ranceschoja.

La persistente, e sempre più potente azione offensiva russa ci costrinse, nella prima decade di dicembre, ad una ritirata in massa, col conseguente abbandono sul posto di tutti gli automezzi inefficienti.

In quel periodo tutti gli automezzi del corpo d'armata dovevano rifornirsi a Radiskaja, presso un deposito gestito da Tedeschi; però, allorquando i nostri reparti ebbero l'ordine di ritirata e passarono per detta località, i Tedeschi non vollero dare la benzina e i nostri autieri, quindi, furono costretti ad abbandonare i mezzi sul posto e continuare la marcia a piedi. Intanto, i Tedeschi, provveduto al rifornimento di detti mezzi abbandonati, si portavano nelle retrovie, sfuggendo così all'avanzata russa.

Si videro allora decine e decine di migliaia di nostri soldati morire lungo la strada di ritorno verso Woroschilowgrad, cadendo sui lati della strada stessa, chi per assideramento, chi per fame. In tale periodo la temperatura toccava i 40-45 gradi sotto zero.

Le diverse migliaia di malati distribuiti nei vari ospedali di Ranceschoja, presi dal panico, abbandonavano i loro posti e, piangendo e singhiozzando, si portavano sulle strade e, alla vista degli automezzi, si aggrappavano alle sponde o si mettevano davanti agli autoveicoli, al fine di impietosire i conducenti.

Tali manifestazioni strazianti non scalfirono però l'animo di quegli stessi Tedeschi i quali, impossessatisi dei nostri mezzi dovuti abbandonare per mancanza di rifornimento di carburante, ora abbandonavano i derelitti a colpi di baionette, o schiacciavano le tremolanti mani dei poveri ammalati che, disperatamente, si erano potuti aggrappare alle sponde della carrozzeria.

E fu in questa tremenda odissea di ritorno da Ranceschoja a Woroschilowgrad, a circa 200 km che vidi, atterrito, masse immense di uomini camminare sulla neve, e centinaia e centinaia di cadaveri morti dal freddo e dalla fame. Vidi ancora soldati, con i piedi e le mani congelati, trascinarsi come delle rane, nella vana speranza di allontanarsi dalla travolgente avanzata dei Russi.

Durante la marcia che da Woroschilowgrad ci portò a Dnjepropetrowsk – circa 400 km – molti altri soldati, per mancanza di mezzi automobilistici, prendevano posto sui vagoni merce scoperti; ma quasi la totalità di essi giunse a destinazione inerte: il gelo li aveva uccisi.

Vidi ancora molti soldati che chiedevano un posto per pietà ai conducenti dei mezzi di passaggio e, ottenendone il rifiuto perché stracarichi, presi dalla disperazione, sparavano sulle gomme dei mezzi stessi, inchiodandoli con loro sul posto.

In tale triste periodo dovetti anche assistere ad un avvenimento che è rimasto impresso nella mia memoria, e cioè sull'autocarro, gremitissimo, sul quale mi trovavo quale comandante dell'autocolonna del CSIR, un soldato si era messo al posto della gomma di scorta. Ciò era stato da me constatato all'arrivo a Rikowo. Il soldato, naturalmente, fu trovato morto per congelamento».

Un racconto, questo del Mennielli, che va scremato nella dovuta misura, trattandosi di una relazione «richiesta» dal Comando del C.A. al termine della ritirata e per tale motivo da non considerare del tutto... disinteressata. Anche i toni e i termini usati, quali «tremenda odissea», «atterrito», «masse immense» «molti soldati» (che sparavano sulle gomme, col rischio perciò di essere linciati dai loro stessi compagni), farebbero apparire frequentissimi e ordinari episodi invece sporadici, o addirittura verificatisi una sola volta (questo, senza nulla togliere alla drammaticità dell'intera vicenda).

Il problema del carburante per far giungere a destinazione l'autocolonna venne risolto dallo stesso Mennielli – visto che dai Tedeschi non era possibile averne – rivolgendosi a un generale

rumeno, accomunato ai nostri dall'avversione verso l'alleato tedesco: questi accordò una certa quantità di olio e benzina che, opportunamente miscelati al 50%, fornirono della nafta. Questa venne distribuita in parti uguali fra gli automezzi del C.A. che, da Woroschilowgrad, per tappe dai vari intervalli attraverso Gorlowka, Jasinovataja, Dnjepropetrowsk, Kremenciug, Nejhin, Cernigov, Gomel, giunsero a Bobruisk, da dove gli uomini raggiunsero l'Italia per ferrovia.

Sempre per ferrovia, con 23 treni di 50 vagoni ciascuno, vennero rispediti in patria gli automezzi. Nell'agosto successivo qualcuno scomparve, come per incanto, dai nostri parchi, sembra dirottato in Germania.

Dopo questa relazione, allo scopo di dare un certo ordine a un racconto di vicende che forzatamente tutto, fuorché l'ordine, ebbero, non ci resta che riprendere alla mano le singole unità, partendo dai raggruppamenti dell'Intendenza per arrivare ai reparti in organico alle grandi unità; il tutto, nei limiti imposti dalle disponibilità di spazio e dalla quantità di documentazione esistente.

2° *Autoraggruppamento*

La mancanza di documentazione, che aveva fortemente limitato l'esposizione delle vicende relative al ciclo precedente, si trascina, per questa unità, anche in questa nuova e ultima fase. Si conosce l'entità delle sue perdite in uomini, pari a 19 caduti e 47 dispersi. Tra le attestazioni di merito figurano 5 ricompense al valore, 18 encomi a reparti, 33 a singoli uomini.

Del suo *II Autogruppo* si sa che il 19 dicembre, a seguito della controffensiva russa, effettuò un ripiegamento dal Don al Donetz e successivamente, ai primi di gennaio, al Dniepr, sfuggendo alle insidie dei partigiani e alle azioni dell'armata nemica.

Del *XXIX Autogruppo* sappiamo che, dal luglio 1942 al marzo 1943, aveva percorso 6 milioni di chilometri. Le sue perdite, in uomini, furono: 2 morti, 1 ferito, 10 dispersi (nella battaglia di Stalingrado, nella quale venne coinvolto il 34° Autoreparto), 21 congelati, 115 rimpatriati per malattia o infortuni, 572 ricoverati in ospedali militari. Automezzi perduti per cause di guerra: 104. Encomi concessi all'Autogruppo e unità dipendenti: 8.

7° *Autoraggruppamento*

Con i suoi reparti di Kantemirowka e di Rossosch, fu artefice degli spostamenti della «Vicenza» e della «Julia».

Per questi trasporti, e per quelli successivi a favore del C.A. Alpino, si distinse un autoreparto di formazione al comando del capitano Paolo Volpe; esso, costituito da elementi degli autoreparti 29°, 117°, 129° del XVIII Autogruppo, ebbe l'incarico di trasferire a Nowo Kalitva il btg. «Tolmezzo».

Del resto, tutto il 7° ebbe a condividere con le unità combattenti quelle dolorose giornate, proiettato come fu nel campo d'azione del II e del XXXV C.A.

Così il suo comandante, colonnello Giovanni Coiro, ricorda quei giorni:

«Macchine e uomini frazionati e disseminati dal dovere non tornano più. Da Taly, Dardmoscewka – Stefanowka, Schelitowka, nessuno fa più ritorno.

Le macchine intrasportabili accumulatesi attraverso il tormento degli ultimi giorni restano forzatamente sul posto.

Il 19, 20, 21 dicembre sono giorni di odissea. Il bilancio si chiude con 18 tra morti e dispersi, 5 feriti, 7 congelati; 89 autocarri perduti.

L'Autoraggruppamento si raccoglie a Woroschilowgrad dove, senza poter stringere le sue file e riscontrare i suoi elementi, ricomincia il carosello che l'incalzare degli eventi rende sempre più serrato ed al quale l'impossibilità pratica di riposo e di revisione conferisce toni di passione.

Ritorna verso Belowodsk, Millerowo, Kanansko, Ivanowka e Sansonoff, portando munizioni, raccogliendo feriti, rifornendo ovunque può e deve, subendo nuove perdite.

Tale attività si prolunga fino al 21 gennaio. Non più rispetto ai vincoli organici. Le inefficienze si sommano. È necessario utilizzare ovunque e comunque le macchine marcianti. Il servizio è serrato e segue da presso il ripiegamento, svolgendo opera talora convulsa e dispendiosa ma che non ammette remore.

Rientra la colonna Volpe da Rossosch per la via ancora libera di Rowenki. Mezzo autoreparto col capitano Belloni passa a Starobelsk a disposizione del centro logistico italo-germanico, con 22 autocarri al Leher Rgt tedesco per il traino di armi anticarro e il trasporto di granatieri tedeschi contro le infiltrazioni nemiche oltre Belowodsk, partecipando direttamente alle operazioni belli-

che. Un autocarro è distrutto e l'autiere ferito a una spalla. Il colonnello Scholtze, comandante del reggimento, si è compiaciuto «per la pregevole assistenza e cooperazione data dall'unità automobilistica».

La stessa unità, più tardi, ha assolto il compito di sgombero feriti e, tagliata la via di ripiegamento su Woroschilowgrad, sgombera per Kupiansk su Charkow feriti e Comandi tedeschi.

Il 16 segna per il 7° Autoraggruppamento il sacrificio più grave in uomini e macchine. Il cerchio di Rossosch ingoia tutto il 165° Autoreparto col Comando e la 741ª Sezione del 117°. Sfuggono soltanto gli uomini e le macchine dislocate altrove, cioè la 651ª e 652ª autosezione, rispettivamente a Charkow e al quartier generale dell'8ª Armata.

Parimenti il 126° Autoreparto, che ha potuto sfuggire al cerchio e portarsi al completo a Podgornoje-Opit, perde qui tutto il suo materiale e buona parte degli uomini per l'impossibilità di aprirsi un varco sulle vie di comunicazione. I superstiti, unitamente al Comando del C.A. Alpino e ad elementi del centro logistico, raggiungono a piedi, attraverso le campagne e ad un'epica marcia, la città di Charkow, quando questa già si apprestava ad essere evacuata per l'immanente pressione nemica. Rossosch è costata cara: 12 morti e 174 dispersi tra il personale e 337 automezzi perduti.

Fra i molti dispersi, se pure non si sono potute raggiungere prove testimoniali complete, sembrano diversi i feriti, e qualcuno deceduto. Fra gli altri, si fa il nome del tenente De Guarini, del sottotenente Jemma, del caporale Pavesi.

Nella stessa tornata di tempo, da Woroschilowgrad viene staccata una colonna al comando del tenente Marghinotti del 29° A.R.P. per Starobelsk, per il carico di 500 feriti da riportare in sede.

La sorte di tale colonna ha vissuto ore di incognite e giorni incerti. La colonna giunge a Starobelsk, carica e, sotto scorta, prende la via del ritorno, ma a Nowo Aidar è attaccata. Risponde al fuoco, si disimpegna, ritorna sui suoi passi dopo aver dovuto lasciare alcuni mezzi piantatisi tra le alte sponde di neve di riporto per l'angustia della sede stradale e trasbordato i feriti.

Per lunghi giorni si attendono invano notizie. Infine essa è a Charkow, dove ha depositato il suo fardello dolorante.

Mentre tali avvenimenti maturano, l'Autoraggruppamento, che ha intanto raccolto 260 autocarri vari provenienti dal fronte e dalle unità operanti, sgombra Woroschilowgrad sotto l'incalzare della pressione e, carico di materiali, con tutte le inefficienze a rimorchio, scende a Rikowo.

Tra il 26 gennaio e il 2 febbraio, avvia successivamente elementi di colonna per l'intera via di Jsium su Merefa-Charkow, concorrendo allo sgombro dei magazzini di Rikowo e Pantelejminowka. Le colonne affrontano l'incognita del percorso minato. Gli autieri marciano con le armi e le bombe a portata di mano.

Improvvisamente, l'ultima colonna del 2 febbraio, giunta nei pressi di Costantinowka, è costretta a tornare sui suoi passi. La strada è sbarrata: il nemico è penetrato.

Le rimanenti aliquote sgombrano su Dnjepro, dove vengono trattenute per necessità logistiche contingenti.

Il raggruppamento resta perciò con i reparti spezzati, senza poterne ricostituire né l'organicità tecnica né quella amministrativa. Parte segue quelle che potranno essere le sorti del bacino del Donetz, parte quelle che saranno nella zona di Merefa-Charkow. La quale zona entra, a sua volta, nel periodo covulso dello sgombro. Colonne miste, composte di aliquote varie, con o senza i loro comandanti, per vie diverse e incerte, a tappe imprecisate, sgombrano uomini, ospedali, viveri, ammalati, verso la zona di Nejhin. Difetta il carburante, le soste si impongono mentre la situazione non è chiara ed è gravida di incognite. Il disgelo aumenta le difficoltà. Affannose ricerche di itinerari praticabili.

Fra la metà e la fine di febbraio, a drappelli, a colonne spezzate e ad elementi isolati, il raggruppamento va raccogliendosi a Nejhin per riordinarsi e ricontarsi.

Nell'opera svolta in questo periodo emerge l'attività del capitano Volpe che, a disposizione del C.A. Alpino, si è prodigato senza sosta né riposo, assicurando sgombri e approvvigionamenti e meritando l'encomio solenne del comandante del predetto Corpo.

Lo stesso Comando di corpo d'armata conferiva sul campo la medaglia di bronzo e la croce al valore, rispettivamente al capitano Mario Castellucci e al tenente medico Tito Mazzucca, per il loro comportamento tenuto nei fatti di Rossosch».

Scendendo nel dettaglio delle vicende relative alle sue unità dipendenti, si ricorderà il suo *XVIII Autogruppo*: di esso, alla data del 2 aprile 1943, risultavano mancanti 74 militari, le perdite in materiali furono invece quantificate in 201 autoveicoli e 20 motocicli.

Nella già citata memoria, l'allora tenente colonnello Mario Mallucci, suo comandante all'epoca, afferma:

«Tutto il personale, con alto senso del dovere e della disciplina, ha sempre pienamente risposto alle dure e travagliate necessità del servizio».

Il labaro dell'unità, consegnato a Pistoia con solenne cerimonia all'atto della sua costituzione, è attualmente custodito presso il Museo della Motorizzazione Militare.

Il *126° Autoreparto*, durante la ritirata, rimase compatto. Buona parte del merito della mantenuta coesione va certamente al suo comandante, capitano Mario Castellucci il quale, anche quando le prime gravi perdite avrebbero indotto chiunque alla sfiducia e alla disperazione, seppe infondere coraggio ai suoi. Gli venne infatti conferita una ricompensa al valore con una motivazione che metteva in risalto le sue qualità di combattente e di comandante.

Al 126° appartennero anche i sottotenenti Andrea Jemma e Riccardo de Sanctis. Il primo si batté da valoroso, alla testa dei suoi autieri, nella disperata difesa di Rossosch, per la quale azione gli venne conferita una medaglia d'argento. Gravemente ferito, venne fatto prigioniero. Riuscì a rimpatriare alla fine delle ostilità. Sulla sorte del secondo, non si hanno invece notizie, probabilmente non tornò mai in patria. Per il comportamento tenuto durante la difesa di Rossosch venne proposto per una medaglia di bronzo.

Anche il *129° Autoreparto* ebbe una parte di rilievo nella seconda fase del ripiegamento, confermando il prestigio che seppe conquistarsi – grazie all'azione del comandante, capitano Paolo Volpe – nei menzionati trasporti a favore della «Celere», della «Vicenza» e del C.A. Alpino, in particolare nel periodo 14-19 dicembre, nel corso delle operazioni di arginamento della pressione avversaria su Nowo Kalitwa. L'encomio tributato al capitano Volpe dal comandante del C.A., generale Nasci, il 19 marzo del '43, appare un riconoscimento rivolto, per estensione, a tutto il 129°.

«Con la sua opera – recita la motivazione – fu elemento decisivo nell'alleviare i disagi delle truppe e nell'assicurare il regolare rifornimento di viveri e lo sgombero di circa 7.000 tra feriti e congelati.

I feriti e i congelati sono soldati appartenenti al C.A. Alpino, anch'essi protagonisti di quel «... lungo e difficile ripiegamento invernale...» come lo qualifica, senza retorica, lo stesso generale Nasci.

Del *29° Autoreparto* era comandante il capitano Emilio Pioli. Ai primi di ottobre si trovava a Kantemirowka, sede del 129° e dello stesso Comando di autogruppo.

Nel settembre del '42 concorse, con il 117°, di cui era comandante il capitano Mercurelli, al trasporto di reparti e materiali della 298ª Divisione germanica; trasporto che ottenne esplicito apprezzamento dal comandante alleato e dal generale intendente.

Esso concorse ancora, con il 117° e il 129°, ai già menzionati movimenti della «Julia» e della «Vicenza».

Non è ben nota la parte da esso avuta negli sgomberi di Kantemirowka, ma si può ritenere che non fu certamente marginale.

Il sottotenente Bruno Zavagli, nel suo «Solo un pugno di neve» (ed. Mursia), narra con rara efficacia e sofferti accenti umani le vicende della *741ª Sezione* del 117° Autoreparto, della quale fu comandante per tutta la campagna, e che si trovava a Rossosch al momento dell'assalto russo.

«... le truppe russe stanno dilagando nelle nostre retrovie, con somma facilità. Per prima cosa hanno fatto prigioniero il reparto gemello del nostro che stava alla periferia opposta di Rossosch...»

Sulla propria autosezione, per contro, l'ufficiale non conferma che essa abbia subita la sorte dello stesso 165°. Infatti, nel descrivere il ripiegamento, egli ricorda preliminarmente come una squadra di autocarri, avviata con un carico di viveri, armi e munizioni verso le retrovie, fosse riuscita a filtrare attraverso lo sbarramento avversario; il tutto di notte, a fari spenti, ad altissima velocità, pur essendo stata individuata e fatta segno da numerosi colpi d'arma da fuoco.

Il resto dell'autosezione invece, raggiunta Opyt, ebbe l'ordine di stazionarvi e di cedere tutto il carburante. Il

sottotenente, anzi, fu incaricato di rastrellarvi tutte le disponibilità locali, da destinare ai pochi mezzi da combattimento ancora efficienti.

Da Opyt, il drappello della 741ª, appiedato, seguì la drammatica sorte del C.A. Alpino. Non risulta quanti siano sopravvissuti alle estenuanti marce sulla neve, alle reiterate offese avversarie, alle battaglie che si susseguivano durante la ritirata, alle incredibili privazioni affrontate.

8° Autoraggruppamento

Altra bella pagina di valore, che onora l'Automobilismo militare italiano, fu scritta, in queste giornate, dall'8° Autoraggruppamento.

Erano ormai cadute in mano nemica le sedi divisionali e di C.A.; Kantemirowka, investita, era stata evacuata. Ivi un nucleo italiano, 3.000 uomini circa, in prevalenza truppe e servizi delle Divisioni «Cosseria» e «Ravenna» e del II C.A., raccolto nella località la sera precedente, praticamente disarmato di fronte ai carri, non poté opporre una valida difesa.

I Russi puntavano decisamente in profondità. Fra l'alternarsi delle manovre di ripiegamento, si mise in luce l'iniziativa dei comandanti locali, nonché di complessi logistici. Vennero pertanto a costituirsi vari ed estemporanei capisaldi in cui resistettero strenuamente isolati presidi, senza distinzione di arma, di corpo o di nazionalità. Il valoroso comportamento degli autieri, presenti sia in qualità di combattenti che di specializzati, è sottolineato dalle numerose ricompense individuali.

Fra questi capisaldi va citato quello di Millerowo, sia per la preminente presenza degli autieri nella difesa della piazza militare, sia per la parte sostenuta dal colonnello Tolotti, comandante dell'8° Autoraggruppamento.

Già il 19 dicembre il colonnello, d'accordo con il capo della delegazione «M», aveva tentato di costituire un battaglione di formazione, traendo personale e mezzi da una colonna in ripiegamento diretta a Woroschilowgrad: tentativo tanto ammirevole quanto problematico, per lo stato di prostrazione degli uomini, per il numero e lo stato d'uso dei veicoli, per la stessa mancanza di armi. Il tentativo non sortì l'effetto sperato; tuttavia questi uomini, comunque riordinati, furono avviati a piedi a Woroschilowgrad.

Il giorno 22, sotto l'incalzare degli eventi, il comandante dell'8° Autoraggruppamento, che dalle borgate circostanti aveva fatto ripiegare su Millerowo buona parte dei reparti dipendenti, assumeva, in pratica, il comando delle truppe italiane della piazza, nel contesto della sua difesa affidata al gruppo tedesco Kreising: un compito arduo, non tanto per le difficoltà dei contatti e per la precarietà delle telecomunicazioni, quanto per la stessa comandabilità di alcuni quadri recuperati da unità già duramente provate.

La fiducia riposta nel colonnello degli autieri, comunque, veniva suggellata investendolo anche delle funzioni di capo-delegazione.

Se l'ufficiale non ebbe alcuna difficoltà nell'assolvere alle mansioni spiccatamente logistiche, ebbe anche modo di farsi apprezzare per la competenza operativa e per la capacità di comando.

Peraltro, mentre si ricorda il valido contributo degli autieri nell'approntamento delle opere difensive – la mattina del 26, l'8° pagava il suo tributo di sangue con otto morti e venti feriti, per scoppi di bombe di mortaio sulla cinta della città – fu compito del colonnello elaborare il piano di impiego delle artiglierie ancora efficienti, così come l'attendere alla costituzione di quella compagnia di volontari rimasti sul posto fino all'ultimo giorno di difesa della piazza: reparto costituito in prevalenza da ufficiali e soldati automobilisti, molti giovanissimi e giustamente annoverati nell'Albo d'Oro del Corpo.

Il 6 gennaio, il Comando gruppo Kreising ordinava il ripiegamento delle truppe italiane, eccetto la compagnia volontari, su Woroschilowgrad.

Il pomeriggio del 7 iniziava lo sgombero; la marcia nella notte, tesa ad eludere l'incombente minaccia avversaria, compiuta a fari spenti e su un'unica pista mentre imperversava una violenta bufera di neve, è episodio che meriterebbe pagine intere ad esso dedicate: vicenda illuminata da sforzi e sacrifici indicibili, tesi anche ad evitare l'abbandono dei mezzi, in una lotta spinta all'inverosimile contro una natura ostile e contro un nemico onnipresente.

A Woroschilowgrad, dove avrebbe atteso alla sua riorganizzazione pur continuando a fornire – sebbene in termini ridotti – prestazioni di trasporto, l'8° Autoraggruppamento portava a compimento la prima parte di quella anabasi dolorosa, sofferta, ma sempre ordinata. Questo non fu infatti un com-

Pur nel marasma della ritirata, sono molti i reparti che arretrano combattendo. Qui un pezzo di artiglieria pronto all'uso (foto A.S. Chiesa).

pito passivo, in quanto gli autieri dell'8° – che con quelli del 7° furono coinvolti più da vicino nelle vicende di dicembre – non desistettero dall'assolvere anche ai loro compiti d'istituto, eseguendo consistenti e ardite operazioni di rifornimento a domicilio, che non possono non essere ricordate, anche se non sempre coronate da successo.

Mentre il personale dell'8° Autoraggruppamento si distingueva nel valido quanto silenzioso concorso alla difesa di Kantemirowka, altri autieri dell'8° ebbero modo di distinguersi in un autotrasporto di carburanti a Kamensk, l'ultimo giorno di quel 1942, allorquando compirono una vera e propria sortita, con 40 automezzi, sotto la protezione di autoblindo germaniche. Ma riprendiamo, a questo proposito, il racconto del sottotenente Biagio Catarinella che vi partecipò con un sergente e 15 suoi autieri della *5ª sezione* del 249° Autoreparto.

«... Effettuato il carico di benzina sotto il tiro nemico, alle 4 del mattino del 1° gennaio partii alla testa della colonna con una velocità di marcia di 10 km orari e a fari spenti. I colpi di artiglieria, dei mortai, e dei carri armati nemici si fecero sempre più intensi, ma i nostri autieri non si scomposero, seppero mantenersi calmi e saldi, e riuscirono a portare brillantemente a termine il servizio a Kamensk».

Significativa ed emblematica fu l'azione di rifornimento compiuta dalla *1ª Sezione* del *245° Autoreparto*, che era stata a disposizione del CSIR fino al 20 novembre.

A questa formazione fu ordinato, il 22 dicembre, di muovere da Tschertkovo, ormai circondata, per rifornire alcuni reparti raggiungibili soltanto attraverso passaggi obbligati battuti da intenso fuoco nemico e controllati dalle punte corazzate sovietiche. La missione, che si concluse positivamente dopo venti giorni di estenuanti movimenti compiuti al limite di ogni umana resistenza, ebbe i suoi episodi salienti nel superare lo sbarramento di uno squadrone nemico, nella difesa da un gruppo di truppe irregolari e nello sfuggire con abile e riuscita manovra a una pattuglia di carri.

Anche il *250° Autoreparto* operò analoghi trasporti per alimentare quei reparti organici che, spendendo le ultime energie, opponevano ancora una qualche resistenza.

Vennero effettuati trasporti a Kandratowskaja, dal 19 al 22 dicembre, e a Kondracewskaja, dal 5 al 19 gennaio. Ecco come l'allora sottotenente Sergio Taviani (già del 249°) ricorda, con crudo verismo, quel tragico e non fortunato servizio.

«... Colonna a Kondracewskaja (5-19

CAPITOLO 6

Non si pensa soltanto a fuggire. Questo automezzo, del 248° Autoreparto (8° Autoraggruppamento), pur ridotto in evidenti pietose condizioni, si appresta con un gruppo di armati ad effettuare una scorta ad una colonna (foto A.S. Chiesa).

gennaio 1943): 55 automezzi. Parto con un carico di munizioni e una compagnia di formazione (costituita più da scritturali, piantoni dei Comandi, infermieri, che da veri combattenti) racimolata a Woroschilowgrad. Procediamo con molta prudenza.

Sull'ordine di trasporto c'era scritto: «La colonna scaricherà a Kondracewskaja, al locale Comando italo-tedesco; la compagnia di formazione si metterà agli ordini del predetto Comando; se la località fosse già in mano russa, ripiegare su Woroschilowgrad, dove prenderà disposizioni dal locale Comando».

A 14 km circa da Kondracewskaja, scoppia l'inferno: piove fuoco da ogni parte; i Russi hanno già occupato quella località e le loro punte avanzate sono giunte fin qua. La colonna è in crisi; il capitano comandante della formazione, del quale non ricordo il nome, si butta contro le due collinette seguito dalla maggior parte degli uomini con lo scopo di distrarre l'attenzione dei Russi, mentre io inverto la direzione di marcia delle macchine. Ho l'impressione di essere una lampadina dei baracconi di tiro a segno, e non è certo una sensazione gradevole. Come Dio vuole, riesco a far girare le macchine e a far risalire gli uomini della compagnia; 14 mezzi, però, restano sul terreno; dei miei conduttori, 16 sono feriti. Metà compagnia, ivi incluso il capitano, non rientra.

Dopo circa 10 km riusciamo a sganciarci. Scene tremende, al ponte di Woroschilowgrad: macchine di ogni tipo, cavalli, slitte e uomini di ogni lingua, ridotti a una massa urlante, cercano di passare...

... Arrivo a Woroschilowgrad sette ore dopo; sette ore di lotta continua contro la gente che tenta di fermare le macchine... (c'è chi si stende davanti alla strada... c'è chi tenta di adoperare il mitra o il fucile)... su alcuni 626 ho contato fino a 80 persone... i più forti gettano a terra i feriti e i deboli... siamo costretti a usare le armi per proseguire... è una cosa tremenda, uno spettacolo che non potrò mai dimenticare».

Il *248° Autoreparto Pesante* – continuiamo a sintetizzare una relazione del sergente maggiore A.S. Chiesa – era nei pressi di Millerowo e, mentre provvedeva ad assistere gli sbandati di ogni nazionalità, tentava anche il salvataggio dei magazzini e depositi, specie di munizioni e carburanti.

Il 19 dicembre fervevano i lavori di approntamento degli automezzi – molti dei quali inefficienti e abbisognevoli di traino – per il ripiegamento. Alle 2 del 20 giungeva l'ordine di partire.

Un'aliquota si dirigeva verso Grekowo e da lì a Woroschilowgrad. Una seconda, dall'accantonamento di Abramfield si portava a Millerowo, parcando i mezzi nei pressi del campo di aviazione. Quelli inefficienti e non ri-

L'autocolonna è in marcia nella steppa, che sembra infinita come l'oceano, e lo sgomento ti invade (foto A. Scolari).

morchiabili rimasero ad Abramfield, affidati alla custodia di un drappello di uomini i quali, dopo pochi giorni, erano tuttavia costretti a ripiegare, non prima di aver distrutto o resi inservibili gli stessi automezzi.

A Millerowo, nel frattempo, gli autieri si dedicavano alla costruzione di trincee e rifugi sotterranei, su ordine del Comando tedesco, mentre il campo di aviazione veniva investito da colpi di artiglieria. Numerosi autieri rimanevano feriti e dovevano essere ricoverati presso l'ospedale da campo nr. 64.

I conduttori ancora in possesso di automezzi efficienti venivano impiegati in continuazione per ogni genere di servizio. Due automezzi venivano colpiti da granate, con ferimento anche serio dei conduttori stessi.

Il 6 gennaio 1943 giungeva l'ordine di ripiegamento da Millerowo ed una prima autocolonna abbandonava alle 5,30 la città, per giungere il giorno successivo a Woroschilowgrad.

Un migliaio di automezzi, tra cui alcuni del 248°, erano rimasti tuttavia nella sacca di Millerowo e solo il giorno 16, liberati e protetti da carri armati tedeschi, potevano anch'essi partire per Woroschilowgrad. Qui giunti, tutto chiuso: nessuno era disposto ad ospitare gli uomini che furono costretti a dormire, accalcati l'un l'altro per ripararsi dai –30°, sui cassoni degli automezzi.

Partendo per aliquote smembrate e con percorrenze giornaliere di 10-12 km, il 248° riusciva a ricongiungersi il 10 marzo a Dievka, a sud di Dnjepropetrowsk.

Il 17 aprile, i resti dell'Autoreparto venivano inviati a Gomel, a rinforzare quel 10° Autoraggruppamento destinato a rimanere in Russia alla partenza delle altre unità.

Complessivamente, le unità dell'8° Autoraggruppamento contarono 22 morti e 230 dispersi; 10 furono le decorazioni concesse.

10° Autoraggruppamento

Sempre povera di documentazione, anche per questo tragico periodo, la storia del 10° Autoraggruppamento.

Nel febbraio del 1943 il suo Comando si trasferì da Nowo Gorlowka a Gomel, luogo di radunata dei reparti sopravvissuti alla ritirata.

Il 10° fu predesignato a rimanere in Russia, insieme al II C.A., mentre tutti gli altri reparti sarebbero rimpatriati.

Nella notte sul 1° maggio, mentre il Comando del reparto si trovava a Nowo Belitza, presso Gomel, un'incursione aerea si abbatté sulla zona, avendo come obiettivo il parcheggio dell'Autoraggruppamento e quello del II C.A.

L'assoluta mancanza di ricoveri e di mezzi qualsiasi di protezione portò, sulle prime, un po' di scompiglio, ma poi tutti si misero all'opera per portare soccorso ove più ce n'era bisogno.

CAPITOLO 6

La zona più battuta era stata quella del parcheggio del C.A., dove alcuni automezzi, carichi di benzina, avevano preso fuoco e l'incendio minacciava di propagarsi verso il parco dell'Autoraggruppamento. Furono gli autieri del 10° a lanciarsi fra le fiamme, riuscendo a isolare l'immenso rogo.

Per il dipendente 254° *Autoreparto*, prosegue il racconto del tenente Gaspare Vaccaro.

«... Nel gennaio del 1943, quando l'8ª Armata, dolorante, batteva in ritirata, gli autieri del 10° e dell'8° Autoraggruppamento furono veduti dappertutto, a raccogliere feriti e corpi riversi nella neve, abbattuti dal freddo, ma ancora palpitanti, anche se il nemico con tutti i suoi mezzi di offesa allungava la falce della morte contro questi soldati dalle fiamme nere in campo azzurro.

Dirò, infine, che quando l'8ª Armata si mise in movimento per raggiungere Gomel, quale zona di raccolta in attesa del rimpatrio, toccò ad alcune unità del 254° A.R.P., poste ai miei ordini, affiancate ad altre del 257° A.R.P. agli ordini del capitano Marelli, l'alto onore di rimanere sulla breccia di Woroschilowgrad, completamente accerchiata dai Russi, a fianco dei Tedeschi, per rappresentare un'Italia che, malgrado tutto, difendeva ancora il suo prestigio.

Quindici giorni dopo, i 50 autieri di Woroschilowgrad, temporaneamente allentatasi la morsa del nemico, uscivano dall'assedio, trasportando, in due successivi scaglioni, il generale Musino, intendente, con i propri ufficiali e tutto il materiale dell'Intendenza.

Nell'aprile del 1943, quando l'Italia riabbracciava i suoi figli, all'Ara della Patria, gli autieri del 254° rispondevano «Presente!» per quei dieci fratelli che le lande desolate avevano voluto ghermire per forza».

Reparti in forza alle grandi unità

Un rapido volo panoramico si impone, nel trattare la storia dei singoli reparti, anche su quelli non posti alle dirette dipendenze dell'Intendenza, ma delle singole grandi unità (C.A. o divisioni).

Forniremo una serie di storie isolate, senza alcun legame le une con le altre. Per alcune, si farà anche una certa fatica – giova precisarlo – a collegarle direttamente allo sviluppo degli avvenimenti.

Il 2° *Autoreparto* del II C.A. – continua il racconto del capitano Vittorio Serino – era di stanza a Taly, località a ridosso delle posizioni avanzate da dove, per tutto il mese di novembre, aveva trasportato armi, munizioni, viveri e materiali fino alle prime linee, senza mai subire, benché ad appena 20 km dal fronte, offese aeree.

Ai primi di dicembre cominciarono i violentissimi attacchi russi, pagati però a caro prezzo. Gli stessi autieri che tornavano dalle prime linee riferivano di montagne di cadaveri russi giacenti davanti alle trincee. L'attacco continuò, senza risparmio di vite umane, dal 10 al 15 dicembre. Fu a questo punto che la linea subì dapprima una flessione per poi essere irrimediabilmente travolta.

L'autoreparto ebbe l'ordine di approntare i mezzi il 17 dicembre e di raggiungere al più presto Mitrofanowka, sede di centro logistico di una qualche importanza; successivamente avrebbe dovuto raggiungere Rossosch.

Raggiunta la prima tappa in due giorni di marcia estenuante sotto l'incalzante pressione nemica, all'atto di riprendere il movimento, nella notte sul 20, il reparto subì un'incursione aerea da bassa quota che provocò la perdita di 3 autocarri. Rossosch venne raggiunta soltanto la notte successiva, nell'imperversare di una tormenta di neve, grazie soprattutto all'impegno di ogni energia residua da parte degli autieri che, badile alla mano, aprirono la strada agli autocarri per oltre 20 km. Fu soltanto in tal modo che il 2° Autoreparto poté trovare salvezza e protezione a ridosso del C.A. Alpino che in quella notte aveva scritto epiche pagine di resistenza.

Da Rossosch raggiunse quindi Woroschilowgrad, dove trascorse il Natale restandovi fino ai primi di febbraio del 1943.

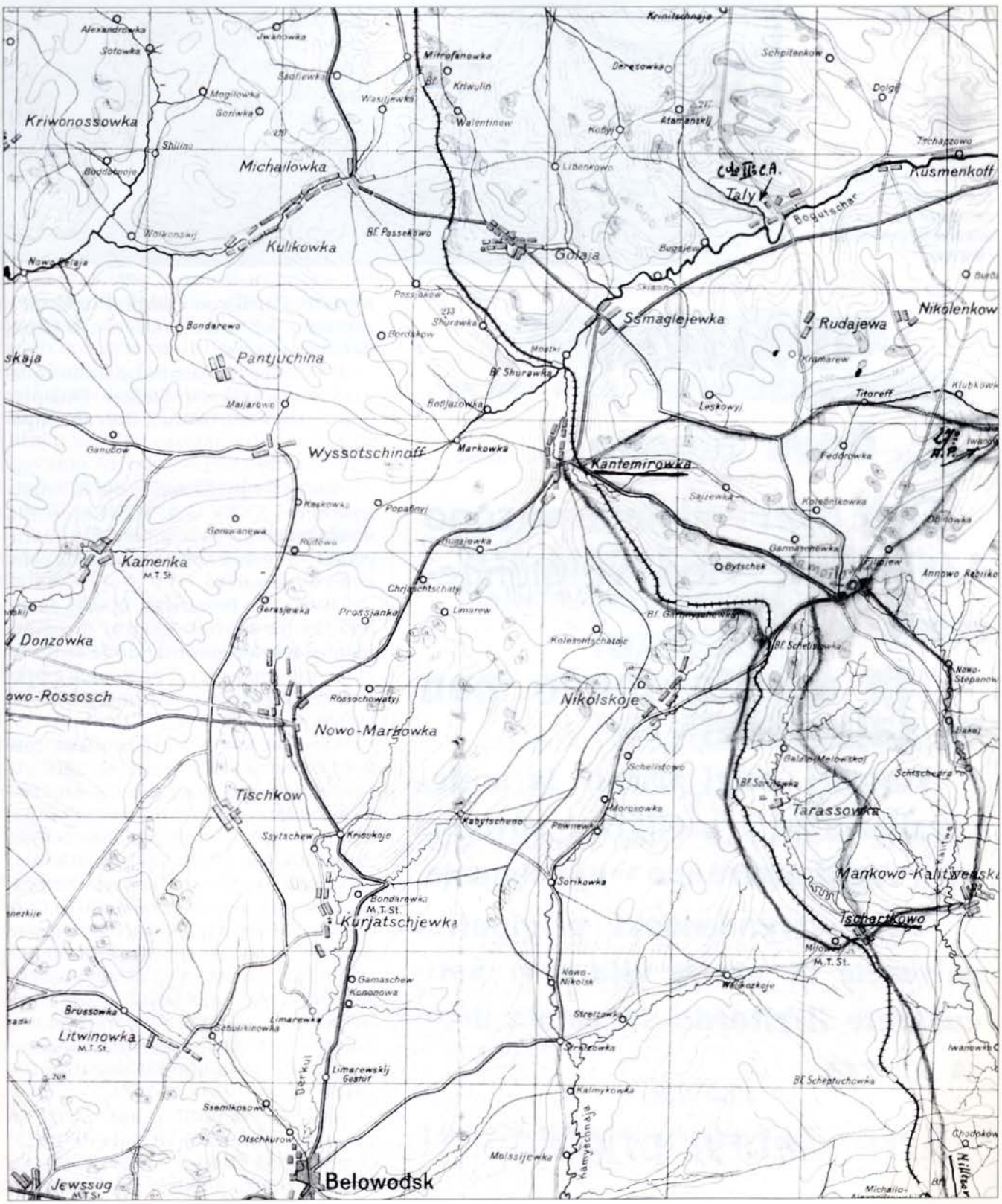
Nelle ulteriori vicende del ripiegamento ritroveremo il reparto, l'11 febbraio, coinvolto in un attacco di carri nella zona di Grischino. Ecco i fatti.

Era l'alba. Nevicava copiosamente. La bufera raggelava le membra. Allertato il reparto e avviata la massa dei mezzi lungo la pista per Stalino, già ingombra di altri relitti fumanti, il comandante, capitano Vittorio Serino, trattenne con sé alcuni mezzi in fun-

zione di esca. E l'esca funzionò. I carri armati stavano infatti avanzando incolonnati, in fila indiana, per una strettoia delimitata da un lato dal terrapieno di una ferrovia, mentre dall'altro correva il margine di un bosco. Quando i carri ebbero agganciato la piccola formazione di automezzi, partì il primo colpo di un anticarro, un panzerfaust che lo stesso capitano aveva trovato casualmente abbandonato, alcuni mesi prima, in mezzo a un campo di girasoli. Il proiettile centrò il carro di testa, la cui torretta saltò in aria. Il secondo, forse per il disorientamento improvviso del pilota, rotolò lungo la scarpata, adagiandosi su un fianco. La strettoia era così ostruita, e il transito degli altri carri bloccato.

L'ufficiale italiano ebbe così il tempo di raccogliere i militari feriti e partire, raggiungendo a sera il grosso del

Gli itinerari seguiti dal 27° Autoreparto nel corso della ritirata.


Kriwonossowka
Michailowka
Kulikowka
Pantjuchina
Wyssotschinoff
Kantemirowka
Kamenka
Donzowka
Nowo-Marjewka
Nikolskoje
Tischkow
Kurjatschjewka
Litwinowka
Belowodsk
Jewssug
Ssmaglejewka
Rudajewa
Nikolenkow
Kusmenkoff
Tarassowka
Tscharikowo
Bogutschar
Gulaja
Titoreff
Feodrowka
Bytschek
Tischanzowo
Schpitenkow
Dolgi
Atamanskij
Talyi
Mitrofanowka
Walentinow
Krinitschnaja
Deresowka
Bondarewo
Maljarowo
Markowka
Kamenka M.T.St.
Donzowka
Nowo-Marjewka
Tischkow
Kurjatschjewka
Litwinowka M.T.St.
Belowodsk
Jewssug M.T.St.
Tscharikowo
Tarassowka
Nikolskoje
Kantemirowka
Wyssotschinoff
Pantjuchina
Michailowka
Kriwonossowka
Kulikowka
Ssmaglejewka
Rudajewa
Nikolenkow
Kusmenkoff

Una foto notevolmente deteriorata, ma che rende la sensazione del clima che nei momenti della ritirata regnava sul paesaggio russo (foto A.S. Chiesa).

Volantini con il quale i Russi invitavano i soldati italiani alla resa (documento fornito da Dino Panzera).

ITALIANI!

Dove fuggite?

Dal Don all'Italia vi sono 4.000 km. Non vi giungerete!

In questo modo non vi salverete!

I nostri carri armati la nostra cavalleria ed i partigiani sovietici vi raggiungeranno ugualmente.

Solo arrendendovi prigionieri salverete la vostra vita e vi assicurerete il ritorno in patria dopo la guerra.

Arrendetevi prigionieri!

reparto. Per il suo comportamento, il capitano venne decorato con la Croce di Guerra al v.m.

L'Autoreparto continuò il suo ripiegamento, attraverso Stalino, Dnjepropetrowsk, Kiev, Gomel, fino al rimpatrio.

Anche il ripiegamento del 27° *Autoreparto* del XXXV C.A. «CSIR» – continua la relazione del capitano Ettore Angelieri – avvenne sotto l'incalzante pressione avversaria.

Di stanza a Ivanowka, in val Levaja, il 27° venne allertato già il 17 dicembre mentre stava approntando la sistemazione invernale per il personale e per i mezzi già ridotti nel numero e duramente provati.

Alle 12 di tale giorno il capitano, convocato presso l'Ufficio Servizi del C.A., venne messo al corrente della situazione e invitato a tenersi in misura di poter effettuare un ripiegamento in direzione di Kantemirowka-Tschertkowo.

Vennero richiesti al reparto 23 mezzi per le esigenze del Comando di C.A. (subito forniti e impiegati) e vennero assegnati duemila litri di carburante.

Nella notte del 18 gli aerei russi, che sorvolavano senza sosta la zona, costrinsero i meccanici a lavorare a lume di stelle, pur di riparare qualche mezzo e metterlo in condizione di muoversi.

Nella stessa notte, 5 autocarri Fiat 626 caricavano i materiali dell'823° Ospedale da Campo e ripiegavano su Kantemirowka mentre, nel contempo,

cominciavano a transitare per il villaggio i primi sbandati isolati: fanti della «Ravenna», bersaglieri della «Celere», e alcune camicie nere (che però indossavano, nella circostanza, quella grigioverde del Regio Esercito, con dei «fascetti» in luogo delle stellette). Seguivano, da presso, automezzi, slitte e carriaggi, per lo più carichi di feriti, il tutto con il sottofondo del rombo delle artiglierie e il crepitare delle mitragliatrici provenienti dal vicino Don.

Al mattino del 18 la ritirata assumeva l'aspetto di una fiumana inarrestabile: prima una grossa colonna di carriaggi tedeschi, poi alcune centinaia di prigionieri russi fatti sgomberare, poi il 228° Autoreparto Misto al completo, agli ordini del capitano Battistutti.

Il battaglione chimico, di cui il reparto si avvaleva per le comunicazioni telefoniche, staccava il centralino per iniziare lo sgombero. Per comunicare con la Direzione Trasporti occorreva ora portarsi al kolkoz 106, che il capitano Angelieri riuscì a raggiungere rimontando, con estrema difficoltà, la corrente della fiumana. Fatica inutile, perché lungo la stessa fiumana era discesa, nel frattempo, la stessa Direzione il cui Capo Ufficio Servizi, capitano di cavalleria Giovanni Arrighi, transitando per Ivanowka, aveva impartito al reparto l'ordine di sgomberare.

Nelle prime ore del pomeriggio, mentre il battaglione chimico lasciava Ivanowka, poco a est, nella valle del Boguciar, il fuoco delle armi automatiche, che si faceva sempre più distinto, era chiaro segno del sopraggiungere dei Russi.

Dei poco più di cento mezzi in dotazione all'autoreparto, tolti i 30 già in servizio fisso, e i 23 comandati il giorno prima, ne risultavano presenti una quarantina, di cui meno della metà marcianti, mentre i rimanenti (una decina) erano ricoverati presso i parchi.

In armonia con gli sviluppi della situazione e secondo le direttive ricevute, ma soprattutto per evitare che le punte corazzate russe potessero sorprenderlo, il capitano dispose l'incolonnamento del reparto una decina di km ad ovest di Ivanowka, al bivio per Kantemirowka-Tschertkowo: in testa fu posto l'autobus con i feriti e gli ammalati, seguito dagli autocarri marcianti carichi, con a rimorchio un veicolo inefficiente ciascuno.

La parte più difficile dell'operazione consisté nel tirar fuori dalla neve e portare sulla pista gli automezzi inefficienti, soprattutto per esser venuto meno l'aiuto delle due trattrici Breda 30 del 13° Nucleo Soccorso Stradale il cui personale, preso dal panico, si era dileguato con le trattrici stesse, né si seppe in seguito più nulla di loro.

Per sgomberare gli ultimi automezzi, il capitano e alcuni ufficiali si posero sulla pista, nel tentativo di fermare qualcuna delle macchine in transito, ma ormai sulla pista era tornato un agghiacciante, totale silenzio; un ultimo e unico autocarro che passò, non si fermò ai segnali, ma scomparve attraversando il villaggio ad andatura folle.

D'improvviso (erano circa le 18,30), ecco i primi carri russi fare la loro apparizione sulle alture circostanti, dirigendo il tiro delle armi automatiche sulle casupole del villaggio. Fu allora che il capitano decise di abbandonare tutto e di raggiungere il reparto.

SOLDATO ITALIANO!

Tu sei alla vigilia della morte.

OGGI DOMANI

sarai ucciso anche tu.

TUA MADRE E TUO PADRE

PIANGERANNO LA TUA MORTE PREMATURA

TUA MOGLIE

SARÀ VEDOVA ED INFELICE PER TUTTA LA VITA

I TUOI BAMBINI

MSERIA

E TU

sarai destinato a marcire in terra straniera come marciscono già i tuoi compagni uccisi.

SOLDATO ITALIANO!

Prima che sia troppo tardi, decidi: rifiutati di andare all'attacco. Lascia andare i tedeschi all'attacco. Tu sappa nelle retrovie, nascondili nei burroni, nei boschi, tra la nostra popolazione che ti aiuterà perchè sa che gli italiani non sono come i tedeschi. La nostra popolazione sa che gli italiani si battono per forza sotto gli ordini dei tedeschi. Oppure datti prigioniero senza perdere neanche un minuto.

Ricorda!

Andare all'attacco vuol dire per te andare alla morte!
Dandoti prigioniero ai russi salverai la tua vita!

Altro volantino russo che incita i soldati italiani a disertare.

CAPITOLO 6

La sera del 18, la colonna raggiunse Tschertkowo; la mattina del 19, venne autorizzata a proseguire per Millerowo, da dove il 21 uscì fortunatamente indenne dai bombardamenti aerei, sebbene si trovasse in una zona particolarmente battuta, vicino al campo d'aviazione.

Il reparto, in seguito, recuperata gran parte dei suoi automezzi dispersi, svolse intensi servizi nella zona di Woroschilowgrad fino al 10 gennaio del '43, con perdite in uomini e mezzi.

L'11 gennaio si trasferì a Gorlowka in circostanze veramente critiche, per l'inclemenza del tempo. La temperatura, scesa a -30°, provocò dei casi di congelamento. In questa località furono ripresi i trasporti a favore delle unità del II C.A. impegnate sul Donetz. Furono versati anche al parco autoguasti una dozzina di mezzi inefficienti, faticosamente rimorchiati per centinaia di chilometri lungo piste gelate.

Dall'1 al 22 febbraio esso operò a Dnjepropetrowsk con le retroguardie dell'ARMIR. Il 23, 15 automezzi vennero ceduti in rinforzo alla colonna del colonnello Mario Carloni, comandante del 6° Bersaglieri, che doveva chiudere e proteggere lo sgombero degli ultimi reparti italiani. L'intero reparto si trasferiva invece a Kremenciug.

L'11 marzo, per tappe successive, raggiunse Bobruisk. Complessivamente, nel corso delle operazioni invernali, le perdite ammontarono a 7 autieri dispersi e 38 automezzi tra distrutti, dispersi o abbandonati.

«Durante la ritirata – sono le testuali parole del capitano Angelieri – gli autieri, oltre che combattere col clima, con lo stato primitivo delle piste, con i pericoli delle offese aeree, con gli spazi immensi, dovettero soprattutto difendersi dalle rapine e dalle prepotenze dell'alleato tedesco, il quale cercò in tutti i modi di appropriarsi degli automezzi italiani.

Lungo la via della ritirata, gli incidenti con i Tedeschi erano all'ordine del giorno, e più di una volta lo scrivente con i propri uomini dové minacciare di ricorrere alle armi per non sottostare alle anzidette spogliazioni.

Che ciò non costituisse un singolo episodio è confermato dalla disposizione emanata ai primi di gennaio del 1943 dal generale Gariboldi, comandante dell'ARMIR, che richiamava gli

Millerowo, fine dicembre 1942. Una pattuglia tenta una sortita verso le linee nemiche (foto A.S. Chiesa).

autieri al dovere di difendere anche con le armi i propri automezzi.»

La storia del *XIV Autogruppo* della «Celere» (218° e 219° Autoreparto) viene rilevata dalle memorie del comandante del 218°, l'allora capitano Bisio, che detenne anche il comando interinale dell'Autogruppo.

Erano autoreparti di veterani, abituati ormai ad operare sulla linea del fuoco accanto ai bersaglieri e non di rado erano obiettivo preferito delle artiglierie sovietiche; reparti che persero, fra gli altri, proprio nelle circostanze che ci accingiamo a narrare, il comandante dell'Autogruppo, maggiore Emilio Ferrari ed il comandante del 219° Autoreparto, capitano Daffra (già tenente del 27° Autoreparto); reparti che ritroveremo a Millerowo, nella difesa di quella piazzaforte e che si sarebbero distinti ancora in azioni di retroguardia.

Per tutto il periodo della campagna, ma soprattutto alla fine, si dovette lamentare una carenza inspiegabile di carburante, cosa che destava non poca preoccupazione nel Comando e tra gli autieri, spesso costretti a rimanere lungo le linee con 10-15 litri di benzina nei serbatoi, senza alcuna scorta nel deprecabile caso di un sensibile ripiegamento.

«I Tedeschi – scrive testualmente il Bisio – dicevano che la benzina serviva al Fhurer per fare la guerra, come se noi fossimo là per divertimento...»

Già il 17 dicembre, le cosiddette «cariche speciali» (sarti, calzolai, piantoni, ecc.) dell'Autogruppo vennero costituite in una compagnia di formazione ed impegnate in linea.

La compagnia fu posta al comando di un capitano del Genio. Priva di specifico addestramento al combattimento e male armata, questa formazione venne travolta; molti caddero prigionieri, tra questi il S.Ten. Clerici, rientrato in patria alla fine delle ostilità.

Il giorno successivo, il 18 dicembre, mentre infuriava la battaglia nei dintorni e a nord di Meshkoff, tutti i mezzi della «Celere», ad eccezione di tre autosezioni del 218° decentrate ai reparti, vennero radunati a Werchnjakowskij, una quindicina di chilometri ad ovest di Meshkoff. Era, questa, una valle protesa verso la testata della Tichaja.

Il comando del consistente scaglione (che contava forse un migliaio di mezzi) fu affidato al comandante dell'Autogruppo, maggiore Ferrari.

Il 19 dicembre, verso mezzogiorno, giunse l'ordine di muovere ancora ad ovest, in direzione di Shurawka. Non appena il movimento ebbe inizio, la colonna fu attaccata sul davanti e ai fianchi da formazioni di carri che non ebbero difficoltà, ora con le armi di bordo, ora con il ricorso allo speronamento, ad incendiare, a distruggere o a disperdere la maggior parte dei mezzi.

Alcuni autieri avrebbero in seguito riferito di aver udito, provenienti dall'interno di alcuni carri russi, voci di Italiani che, gridando in dialetto, incitavano ad arrendersi.

Il maggiore Ferrari venne visto tra gli autoveicoli in fiamme mentre impartiva disposizioni ai suoi autieri. Fatto prigioniero, sembra sia deceduto durante un trasferimento.

Anche il capitano Daffra, comandante del 219° Autoreparto, mentre cercava scampo, venne seguito in un boschetto da un carro armato; qui l'automezzo venne colpito, insieme all'ufficiale, e saccheggiato.

Soltanto l'intervento degli anticarro tedeschi riuscì a interrompere l'azione devastante dei carri armati russi.

Verso sera il capitano Bisio raccolse e incolonnò su una strada secondaria, essendo già sbarrata dai carri russi quella per Millerowo, circa 200 automezzi; i feriti lievi vennero medicati con mezzi di fortuna, quelli più gravi furono ricoverati presso unità tedesche.

Scese la notte e, con essa, un fitto nevischio. Il blocco dei mezzi venne ingrossato da altri scaglioni. Procedendo a fari spenti lungo una stradicciola, verso le 22 venne raggiunta la sede del Comando tedesco, anch'essa già in fiamme, il cui bagliore giungeva attutito dal nevischio.

Un ufficiale del Comando d'autogruppo (se ne tace il nome per carità di patria), inviato in perlustrazione, non tornò indietro: aveva preferito, molto più... coraggiosamente, tirare diritto a salvare la propria pelle.

La situazione era disperata; i colpi di cannone e le raffiche di mitragliatrice giungevano da molto vicino e l'intera colonna era pressoché disarmata: qualche moschetto e pochi caricatori in tutto.

Alle 2 di notte la colonna venne raggiunta dal Comando della Divisione, il cui Capo Ufficio Servizi invitò il comandante della colonna a seguirlo, nel tentativo di sfuggire all'accerchiamento. Proseguendo ora a fari accesi, fidando nella copertura del nevischio, al

CAPITOLO 6

mattino fu raggiunta Popowka, sede del Comando rumeno.

Una provvidenziale cessione di benzina da parte di quest'ultimo consentì la prosecuzione della marcia fino a Millerowo che fu raggiunta, passando per Kaschary, verso mezzogiorno. Si approfittò della sosta per portare soccorsi e carburanti alla coda della colonna.

I mezzi ancora carichi di viveri e di scorte divisionali furono avviati a Woroschilowgrad; una formazione di una ventina di veicoli vuoti, con il Comando dell'Autoreparto, rimase a Millerowo, dove si trovava il Comando dell'8° Autoraggruppamento, per le necessità di sgombero della base. Questo sgombero si profilava pressoché inevitabile: la base infatti seguì le sorti del presidio dal 22 dicembre fino al 7 gennaio.

Il 7 gennaio venne effettuata la venturosa sortita di cui si è fatto cenno parlando dell'8° e che avrebbe portato la base, il giorno successivo, a Woroschilowgrad, dove si sarebbe congiunta con la divisione.

Vivi furono gli elogi tributati al capitano Bisio per la perizia, il coraggio e l'iniziativa dimostrati nel riunire i resti dell'Autogruppo e curarne il trasferimento in zona arretrata. Essendo venuto a mancare il maggiore Ferrari, gli venne affidato il comando interinale dello stesso Autogruppo.

Lo stesso Capo di Stato Maggiore della «Celere» propose l'ufficiale per la concessione di una medaglia di bronzo al valor militare.

Un'autosezione rimase con il 6° Bersaglieri, ancora impegnato, nonostante la grande falcidia subita, in retroguardia. Il suo comandante, sottotenente Renzo Rugolo, si guadagnò la medaglia di bronzo sul campo, reagendo, alla testa di un reparto rimasto privo di ufficiali, a un attacco portato da formazioni partigiane ben appoggiate da mortai e armi automatiche.

Il rimpatrio non poté essere accompagnato da vicissitudini più complesse e travagliate.

Giunto l'ordine di sgomberare Dnjepropetrowsk, lo si poté fare con poche macchine, le sole provviste di benzina. Le altre vennero lasciate sul posto, con l'incarico a un sottufficiale di caricarle in treno man mano che fosse riuscito ad avere benzina e distruggere le altre.

Gli autieri del XIV, parte in treno e parte sui pochi mezzi, raggiunsero

Gran parte degli automezzi, pur efficienti, furono abbandonati durante la ritirata per mancanza di carburante (foto A.S. Chiesa).

Dnjepropetrowsk. Da qui i feriti vennero inviati in Italia sui treni ospedale. Gli altri, insieme ai resti dell'ARMIR, vennero avviati, in 7 giorni di tradotta, fino a Gomel. Da qui il capitano Bisio, messosi alla testa degli autieri di tutti i reparti superstiti, completamente appiedati, con tappe giornaliere e marciando per 5-6 giorni, raggiunse Bobruisk, sulla Beresina. Qui i sopravvissuti rimasero per un mese fino a quando, insieme ai resti della divisione, su tradotta, presero la via del ritorno, passando per Minsk, Brest Litowsky, Cracovia, Udine.

Al contrappello mancava il 47% degli effettivi. Pochi furono però i morti accertati; i più, se non accertati come prigionieri, vennero dichiarati dispersi. Su 19 ufficiali, ne rimpatriarono 6. Soltanto nel '47, al termine di una dura prigionia, ne rientrarono altri due: i sottotenenti Aurelio Coniglio ed Ernesto Clerici.

A margine, con un po' di amarezza, si potrà annotare che, a quella proposta di medaglia di bronzo per il capitano Bisio, l'apposita commissione ministeriale ritenne di non dare alcun seguito.

La storia del *213° Autoreparto* della «Celere», in occasione della ritirata, è data dalla somma di quelle dei suoi autieri.

I Russi avevano attraversato il Don gelato con i loro carri armati e avevano preso alle spalle la Divisione. Un autiere racconta che, a un certo punto, guardando in direzione opposta al fronte, vide in lontananza tre puntini scuri in avvicinamento. Stava ancora chiedendosi cosa quelli fossero, quando essi presero a sparare. Non fu difficile capire: la Divisione era circondata.

Fu ancora una volta merito dei bersaglieri quello di essere riusciti a forzare il cerchio russo e creare un varco attraverso il quale poterono trafilare le altre unità, compresi i mezzi dell'Autoreparto.

Da qui, più che mai, non si può più parlare di storia di un reparto. Ogni autiere seguì la sua sorte e chi può ancora farlo riferisce una storia diversa da quella di tutti gli altri.

Il sergente maggiore Attilio Scolari, detto «il furiere», che abitualmente viaggiava a fianco del conduttore sullo SPA «Dovunque», riferisce di essere stato mandato, il giorno prima, in missione a Woroschilowgrad, con altro mezzo. Ritornando verso la sede del re-

Il 7° Nucleo Soccorso Stradale è all'opera per recuperare, con il suo Isotta Fraschini, un trattore in panne (foto A. Scolari).

CAPITOLO 6

parto riconobbe gli automezzi del 213° in ritirata che gli venivano incontro. Mancava il suo SPA. Seppe poi da un collega che un proiettile di carro armato aveva centrato il sedile dove avrebbe dovuto essere egli stesso; proseguendo la corsa, esso aveva anche causato la morte di due ragazze russe che avevano ottenuto un passaggio sul cassone. Una delle due era la sua ragazza (quella di pag. 237, N.d.A.)

Qualcuno racconta di come, nella drammatica circostanza, si venisse ad esasperare quel senso di reciproco fastidio tra gli Italiani e i loro alleati tedeschi i cui conduttori, almeno alcuni, nel parossismo della ritirata, non si facevano scrupolo di buttar fuori pista gli automezzi italiani per farsi strada.

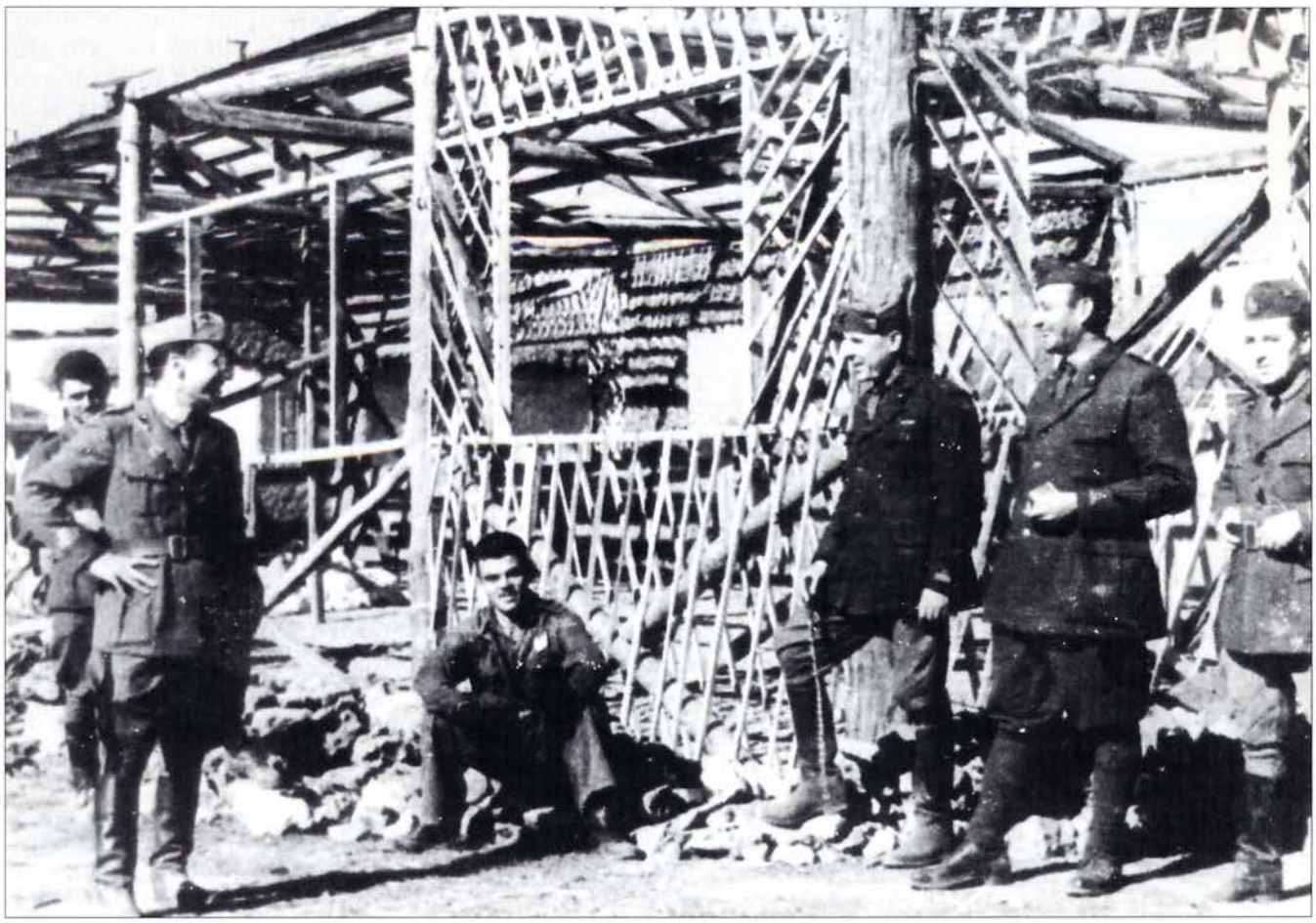
Di molti non si seppe più nulla. Forse, appiedati, morirono congelati nella lunga marcia del ritorno. Altri vennero fatti prigionieri e, di questi, i più fortunati passarono al servizio dei Russi: erano coloro che conoscevano un mestiere ad essi utile (e quelli di autista e di meccanico lo erano).

Un reduce racconta la terribile esperienza di essere scampato per un pelo al plotone d'esecuzione. Era in mezzo a una folta schiera di prigionieri, di ogni nazionalità, quando venne chiesto agli ufficiali di venir fuori dai ranghi. Ora, in russo, la parola corrispondente a «ufficiale» è molto simile a quella che significa «autista» e il nostro, mal intendendo, si fece avanti. Era già nel gruppo, tra sei ufficiali (5 italiani e 1 ungherese), quando comprese di aver preso un abbaglio. Dovette tuttavia sudare 2 giorni di interrogatori prima di riuscire a convincere i Russi del suo stato di soldato semplice. Gli altri, gli ufficiali veri, vennero tutti messi al muro e fucilati.

In seguito, lo stesso autiere avrebbe vissuto una vita non impossibile con i Russi, ma per una ragione molto singolare: sapeva suonare la fisarmonica!

Tra le terribili esperienze di quanti invece riuscirono a tornare, valga ancora, a titolo esemplificativo di come l'egoismo dominasse, anche nei confronti dei propri connazionali, quella dello stesso Scolari il quale, in preda alla febbre, dopo una lunga marcia a piedi, era pervenuto presso due isbe. In una, pigiati, stretti l'un l'altro, dormivano dei Tedeschi. All'altra, chiusa, egli provò a bussare. Da dentro una voce rispondeva: «È pieno!» Ormai rassegna-

È la primavera del 1943. Il 213° Autoreparto è appena rientrato in Italia e, reintegrato nei vuoti patiti, sfila per le vie di Bovolone (VR) (foto A. Scolari).



Sciurinowka, novembre 1942. Si costruisce la baracca per il ricovero delle auto in riparazione per il prossimo inverno. Nessuno ancora conosce cosa il destino abbia in serbo di lì a un mese (foto D. Panzera).

to a morire, si sedette fuori, su una cassetta, quando di lì a poco giunse una colonna di carabinieri comandata da un tenente. Al bussare di questi, solita risposta: «È pieno!» Avendo l'ufficiale minacciato di sfondare la porta, qualcuno, dall'interno, si decise ad aprire. Erano in tre soltanto, tre alpini; un'intera isba per tre soli alpini! «All'anima dello spirito di corpo!» commenta ancora oggi il sottufficiale.

Anni dopo, in Italia, su iniziativa dello stesso sergente maggiore Scolari e del caporal maggiore Andena, i superstiti del 213° si incontrarono nel primo di tanti successivi raduni e poterono contarsi: di 200 che erano partiti, erano tornati in 83!

La valida testimonianza dell'allora sottotenente Dino Panzera ci ricorda come l'*Autodrappello del Comando 35° C.A. «CSIR»* abbia perduto, fra prigionieri e dispersi, ben 17 autieri. Qualche particolare: autovetture e autocarri facevano parte dei due scaglioni, il primo tattico, il secondo logistico, in cui era suddiviso il Comando del XXXV C.A. «CSIR».

Fra gli altri, nel primo scaglione, risultò disperso l'autiere che trasportava il capitano di artiglieria Borruto, aiutante di campo, colpito in fronte da una pallottola. Pure disperso l'autiere Carlo Bocchi, appena tornato da Parma (dove aveva contratto matrimonio) con la sua Alfa Romeo 2500 con a bordo il generale di Brigata Paolo Perrod, comandante l'artiglieria del C.A., pure disperso.

Il secondo scaglione, dopo le operazioni di carico, rese molto difficili dai –30° ed oltre di temperatura, col solo favore della luna che si rifletteva sui lastroni di ghiaccio dell'accantonamento, a N. Mikailowka-Sciurinowka, alle tre di notte tra il 17 e il 18 dicembre 1942, iniziava il ripiegamento su Tscedrowka. In testa avanzava l'officina leggera con 2 SPA 38, seguita dai veicoli trainanti alcuni mezzi inefficienti. Dopo una lenta marcia su piste ghiacciate, percorsi 45 chilometri, fu raggiunta Tscedrowka. Da qui il sottotenente Panzera ripartì tornando all'accampamento abbandonato, percorrendo controcorrente la predetta pista con una marcia resa difficile dagli automezzi degli altri reparti in ripiegamento. L'ultimo tratto fu più facile perché vi era il «vuoto», con uno strano silenzio rotto solo dal rombo dei mortai nemici. Nell'accampamento, attorno al quale si sentivano colpi di fucile (forse di partigiani, dal momento che soldati russi non se ne vedevano), il sottotenente recuperò un nucleo di

CAPITOLO 6

quattro autieri al comando del sergente maggiore Giovanni Bussolati, che aveva tentato di recuperare due vetture e un autocarro inefficiente, ma che dovette desistere per l'avvicinarsi del fuoco dei mortai, facendo appena in tempo a mettersi in salvo.

Risultò disperso l'autiere Mascherpa che non volle abbandonare il suo autofrigorifero Bianchi Miles.

Un feroce mitragliamento di aerei sovietici si abbatté sull'autocolonna mentre attraversava l'abitato di Tschertkowo, da cui l'unità fece appena in tempo ad uscir fuori mentre i carri sovietici stavano per completare l'accerchiamento della cittadina. In tale situazione, sotto il tiro dei carri, si dovette abbandonare, per improvvisa inefficienza, su un tratto di salita, lo Spa/38 attrezzi che, con quello officina, costituiva l'officina leggera mod. 37 dell'Autodrappello. Da lì in seguito, per evitare che qualche conduttore, preso dal panico, in caso di piccola avaria (magari facilmente eliminabile dai meccanici), potesse abbandonare l'automezzo in consegna, il sottotenente Panzera preferì correre il rischio di muovere in coda alla colonna, anziché in testa, nei tratti più critici. Ciò per potersi rendere prontamente conto ed intervenire in caso di abbandono di qualche automezzo, caso che tuttavia non ebbe a verificarsi.

Neppure si verificò, grazie a parsimoniose economie precedenti, la mancanza di carburanti e lubrificanti, i cui fusti vennero caricati su due autofrigoriferi, non necessari come tali per ragioni ben intuibili.

Altro memorabile bombardamento aereo si verificò sulla stazione ferroviaria di Gomel, dove erano stati caricati gli automezzi sui carri-piatti ferroviari. Sarebbe stato quello (200 km da Gomel a Bobruisk) l'unico tratto non percorso per via ordinaria. A Gomel era stato appena ultimato il caricamento sui pianali quando, alle 18 circa, apparvero alcuni aerei sovietici che presero a sganciare bombe. L'immenso fragore si confondeva con quello dei vicini pezzi da 88 contraerei tedeschi della Flak. Trascorse una mezz'ora, che parve un'eternità, durante la quale alcuni autieri, accostatisi come in un abbraccio, raccomandavano l'anima a Dio e promettevano ex-voto. Fortuna volle che tutti gli autieri, sia quelli diradatisi sul piazzale, sia quelli che si erano gettati al riparo dei pianali, uscissero salvi.

Si era trattato di un bombardamento ben diverso da quello toccato allo stesso Autodrappello in precedenza, nel giugno del '42, a Jasinovataja, sede del Comando CSIR, dove qualche aereo, che stranamente faceva la sua apparizione di domenica, per pochi minuti, di primo pomeriggio, sganciava due o tre piccole bombe (i vecchi del CSIR dicevano trattarsi di bombe a mano). Forse i voli avevano finalità di ricognizione, oppure i Sovietici volevano, con essi, mascherare la potenza della loro forza aerea, quale si sarebbe invece palesata nel successivo inverno.

Alcuni autieri meritarono la Croce al V.M. riuscendo, malgrado attacchi di partigiani, a contrattaccarli unitamente ad ufficiali dello S.M. che erano sulle loro vetture e a raggiungere il reparto nella nuova sede.

Al comandante dell'Autodrappello, sottotenente Dino Panzera, per il comportamento tenuto, il Comandante del XXXV C.A. «CSIR» tributò un encomio solenne.

Le formazioni automobilistiche appartenenti al C.A. Alpino erano: il 200° Autoreparto di C.A., il 201° Autoreparto della «Cuneense», il 207° della «Julia», il 206° della «Tridentina», la 1121ª autosezione mista della «Vicenza», la 57ª O.M.P. del C.A. Alpino.

Il *200° Autoreparto* di C.A., già impiegato sul fronte occidentale, si rivelò unità efficiente, reattiva e compatta anche in Russia, disimpegnando significativi servizi per conto della G.U. di appartenenza.

Fonte delle notizie, l'allora capitano Raffaele Moscato (già veterano d'Africa) che ricorda i trasporti per rifornire di grano il C.A. Alpino nella quantità necessaria per tutto l'arco invernale. Il servizio si svolse su itinerari di estensione inimmaginabile, nel breve volgere di quindici giorni. È sempre il capitano a ricordare il concorso al trasferimento della «Julia», attuato di notte e con temperature incredibilmente basse (anche -40°), dal centro dello schieramento a Ivanowka, sull'ala destra.

Ma, più ancora di queste prestazioni «istituzionali», giova ricordare il contributo dell'Autoreparto alla difesa di Rossosch. La cittadina, a una trentina di chilometri dal Don, era sede dello stesso Comando di C.A. e di numerose formazioni logistiche; tra queste, il 200° Autoreparto.

Il giorno 15, quando già fervevano i preparativi per l'abbandono della lo-

calità, 23 carri russi, forse nell'intento di compiere un colpo di mano ad effetto, si sparsero per la città. Sembra che, in realtà, il loro uso sia stato tutt'altro che da manuale, tanto che in breve vennero tutti distrutti. Alla loro eliminazione concorsero anche il Comando del 200° e due sue autosezioni, a fianco degli alpini, dei fanti e dei guastatori. Dalla motivazione della ricompensa concessa al capitano Moscato si rileva che l'ufficiale, alla testa di un gruppo di autieri, reagì arditamente all'attacco dei mezzi corazzati, concorrendo all'eliminazione delle fanterie trasportate sugli stessi. Gli autieri, secondo la narrazione del comandante, misero fuori combattimento tre carri.

Ma, a Rossosch, il 200° andò incontro anche alle prime pesanti perdite in morti e feriti; perdite che raggiunsero valori elevatissimi nelle successive fasi della ritirata. Di essa conosciamo un episodio attraverso le motivazioni della decorazione, emblematica di molti casi simili, concessa al trentaseienne autiere Arnichaud: egli, affrontata una dura lotta contro preponderanti forze nemiche, per disimpegnare l'autocolonna di cui faceva parte, raggiungeva lo scopo, ma rimaneva disperso nel prosieguo del combattimento.

La ritirata, sempre secondo il racconto del capitano, ebbe, sul 200°, effetti demolitori: si salvarono non più di un quarto degli effettivi e non più di venti automezzi. Unico ufficiale superstite, lo stesso capitano. Dispersi gli altri tre ufficiali: si trattava dell'appena promosso capitano Papé di Valdina, del tenente Angelo Bertolo e del sottotenente Alberto Fumero.

A Gomel, quando già si cominciava ad esultare per lo scampato pericolo, il 200° subì nuove, dolorose perdite da bombardamenti aerei.

L'*Autodrappello* del C.A. Alpino, al comando del sottotenente Giorgio Zecchini, si distingueva nella difesa di Rossosch e più propriamente della sede del Comando di C.A., «... respingendo», di-

Carri armati russi ormai resi inoffensivi (foto A.S. Chiesa).

ce la motivazione della ricompensa, «duri attacchi di carri armati, non senza causare gravi perdite alle fanterie trasportate sugli stessi».

A Rossosch e nelle sue vicinanze erano schierati anche il 201° e il 207°, la 57ª O.M.P. del C.A. Alpino e alcune formazioni del 7° Autoraggruppamento di Intendenza, appartenenti al XVIII e al XXX Autogruppo.

I documenti disponibili non consentono di ricostruire nei dettagli gli avvenimenti di quella importante base logistico-operativa. Le testimonianze riferiscono tuttavia della combattiva partecipazione dei reparti autieri alla difesa.

Da Rossosch, quando ogni possibilità di resistenza era svanita, ebbe inizio quel tragico ripiegamento che vide più che mai accomunati autieri, alpini e commilitoni di ogni altra specialità.

Prima di esporre fatti e avvenimenti degli autoreparti 201° della «Cuneense» e 207° della «Julia», coinvolti nelle dolorose vicende delle divisioni alpine di appartenenza, sembra doveroso menzionare la *57ª O.M.P.*, per il carattere dei suoi autieri, evidenziato in episodi ricostruibili attraverso motivazioni di ricompense.

Da esse emerge che il giorno 15, a Rossosch, anche la 57ª fu attaccata da carri. Nel quadro del previsto ripiegamento del pesante complesso, gli autieri Remo Bonfante e Giovanni Mion si accingevano ad avviare il motore del proprio autocarro. Trattandosi di un Lancia RO (con avviamento a manovella) si può immaginare la difficoltà dell'operazione, se si considera soprattutto la temperatura alla quale essa veniva effettuata. Mentre i due reiteravano i loro tentativi, venivano fatti segno a precise raffiche di mitragliatrice. Il Bonfanti e il Mion non esitarono a rispondere con il moschetto e con le bombe a mano. Nonostante l'invito del comandante, tenente Nicoletto Aimone Rondo, a porsi in salvo, tentavano un'ulteriore disperata resistenza finché cadevano, il Bonfante colpito a morte, il Mion ferito gravemente. I due venivano decorati, rispettivamente, con la medaglia d'argento alla memoria e con la medaglia di bronzo.

Lo stesso comandante – dice la motivazione di una ricompensa che ne illustra la qualità – nelle vicende del ripiegamento mantenne, con il suo coraggioso comportamento, la calma e l'ordine nel reparto, sotto l'infuriare di ripetuti bombardamenti.

«Si prodigò personalmente, mentre perdurava l'offesa aerea, al salvataggio dei feriti; riuscì a mantenere l'efficienza e la coesione dei suoi uomini sotto l'incalzare delle avanguardie nemiche; portò in salvo l'officina con materiali automobilistici di eccezionale valore».

Ciò aveniva nel periodo 17-21 gennaio, nel tragitto tra Nikitowka e Charkow.

Tra le G.U. impegnate nella campagna di Russia, le perdite più rilevanti furono quelle della «Cuneense»: 15.650 uomini, di cui 13.470 tra caduti e dispersi, su un totale di 16.500 partiti.

Il *201° Autoreparto*, che ne fece parte e che operò con la G.U. sin dal giugno del '40 sul fronte occidentale, sembra rispecchiare, fra le formazioni automobilistiche, questa drammatica priorità nella scala del sacrificio.

Ristrutturato e riordinato completamente dopo la campagna d'Albania prima dell'impiego in Russia, era un'unità efficiente e ordinata, al comando del capitano Andrea Arese. All'atto della partenza contava 9 ufficiali, 15 sottufficiali, 330 militari di truppa. Il parco veicoli era costituito da 12 moto, 2 autofficine, 205 autocarri.

Quando, dopo una puntata verso il Mar d'Azov, la «Cuneense» occupò le posizioni a est di Rossosch, l'Autoreparto si insediò nella cittadina distaccando a Ternowka, presso il Comando tattico, una trentina di mezzi.

I primi importanti impegni del 201° furono il noto trasferimento della «Julia» (in concorso con altri autocarri della G.U. e di Intendenza) e numerosi, rischiosi trasporti di munizioni a favore delle unità tedesche contigue, nelle dure e cruente giornate di dicembre.

Il 15 gennaio, quando Rossosch fu così violentemente attaccata, anche il 201° diede inizio al ripiegamento.

Un gruppo di autieri, armi in pugno, al comando di due audaci comandanti di squadra, si prodigarono generosamente per arginare l'improvvisa irruzione avversaria. I due sottufficiali, sergenti maggiori Giuseppe Bastonero e Giovanni Bigliardo, in una successiva azione (forse a Nicolajewka, forse a Waluiki), si sarebbero immolati nella steppa: entrambi decorati.

Nella stessa campagna cadeva anche il sergente maggiore Giovanni Bastonero, fratello di Giuseppe, meritando la medaglia di bronzo al valor militare.

Il ripiegamento da Rossosch avvenne per scaglioni successivi. Una prima unità di marcia, composta da una sessantina di mezzi con circa 100 autieri, al comando dei sottotenenti Piero Pesce e Giovanni Panizzi, venne indirizzata dal Comando di C.A. su un itinerario che sembrava potesse consentirle l'uscita dalla sacca. Dell'intera colonna si perse ogni notizia. Sembra che un solo autiere, benché già catturato, sia sfuggito alla prigionia.

Altri trenta automezzi con centinaia di uomini, al comando dello stesso capitano Arese, presero la via di Podgornoje. Una decina di essi, tra cui alcune ambulanze cariche di feriti, riuscirono a raggiungere Postojali. Fu, questa, la meta più occidentale raggiunta dai veicoli; poco dopo la situazione avrebbe imposto l'abbandono dei mezzi e la decisione di darli alle fiamme. Furono determinazioni sofferte. Ne sono testimonianza le motivazioni delle decorazioni concesse al sergente Oreste Berta, al sergente Mario Fassio, al sergente maggiore Giuseppe Monce. Esse indicano infatti il travaglio fisico e morale di questi sottufficiali, tesi fino allo stremo a salvare i mezzi loro affidati: autentici «comandanti» di unità elementari che si sarebbero distinti anche in azioni successive, sino ad immolarsi il giorno 26 sulla neve della steppa: tutti vennero decorati.

Si intuisce, pertanto, come il ripiegamento del 201° non sia stato soltanto una lotta contro le pur eccezionali avversità ambientali. Si trattò di lottare anche contro un nemico imbaldanzito, agguerrito, preponderante. Nel corso dei continui assalti si distinse il capitano Paolo Novaro il quale, benché menomato per un principio di congelamento a un piede, si era posto alla testa di un gruppo di superstiti. Tra questi viene ricordato l'autiere S. Rossi il quale nel tentativo di difendere l'autocolonna da forze nemiche, aveva lottato con audaci assalti alla bomba a mano fino a quando, sommerso, era scomparso nella mischia. Era il 27 gennaio: l'ufficiale e l'autiere furono accomunati dall'onore delle decorazioni ricevute.

A tutti fu di esempio il capitano Arese il quale «alla testa dei suoi autieri, respingeva i ripetuti attacchi di elementi avversari che tentavano di tagliarlo fuori dalla colonna riuscendo, infine, con valore e tenacia, a portare in salvo i superstiti» (dalla motivazione della decorazione concessagli). Questi superstiti, secondo una dichiarazione dello

Per riportare in Patria la «Julia» bastarono 3 treni, contro i 55 della partenza. Bobruisk, 31 marzo 1943. La tradotta, carica di soldati, è pronta a muovere (foto D. Panzera).

CAPITOLO 6

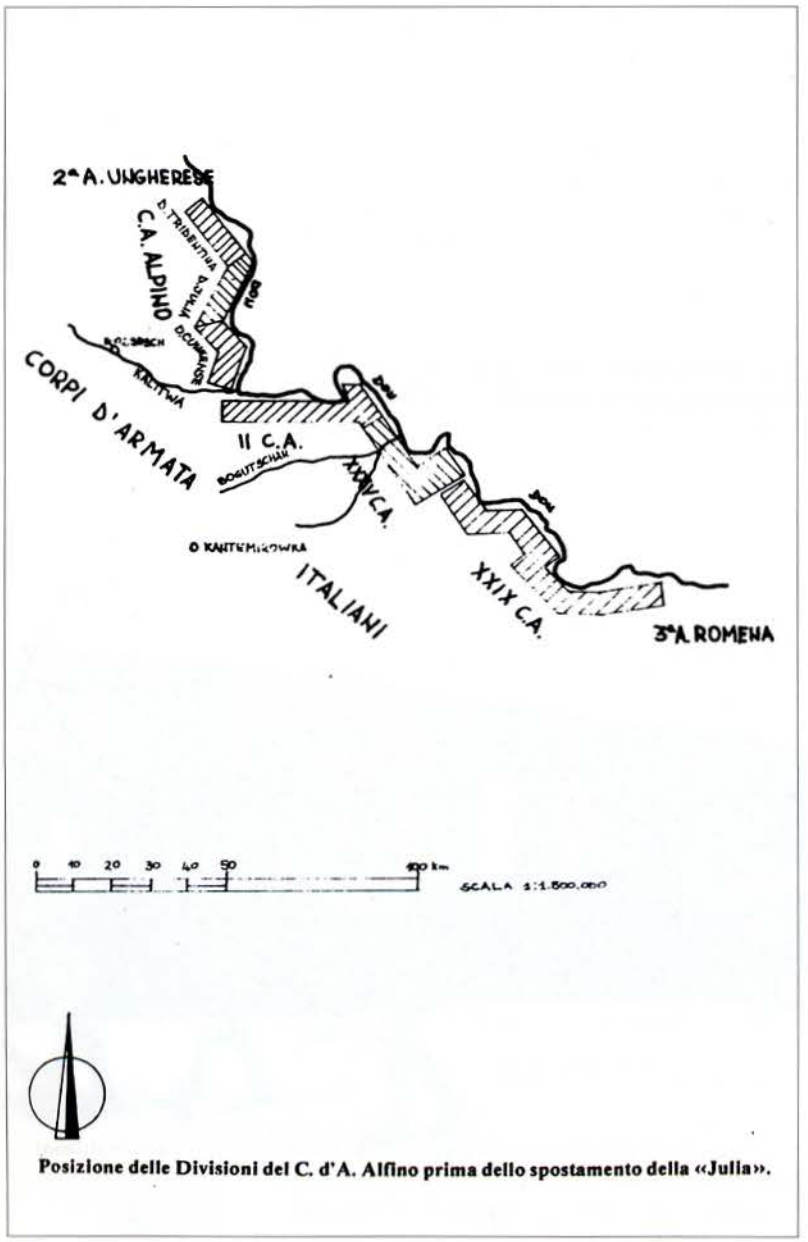
stesso capitano, furono ben pochi: il 201° perse infatti 2 ufficiali, 9 sottufficiali e 250 autieri.

Un labaro dell'autoreparto è nella cappella di San Maurizio di Cervasca (CN), dove è il sacrario simbolico ai caduti della «Cuneense».

Il *206° Autoreparto* della «Tridentina» era comandato dal capitano Armando Spadola, al quale fu concessa la medaglia d'argento con una motivazione che esprime in termini inequivocabili la misura del valore del comandante e di tutti gli autieri. I fatti in essa configurati si ricollegano agli episodi di Nicolajewka, ove il 26 gennaio fu combattuta l'ultima grande battaglia della «sacca». Il successo, raggiunto con la forza della disperazione, alimentò la certezza del rientro dalle linee nemiche. A Nicolajewka il peso maggiore fu sostenuto dalla «Tridentina». Il testo della motivazione della medaglia concessa al capitano Spadola recita così:

«Accorreva di propria iniziativa, col suo reparto, in sostegno di due battaglioni alpini fortemente impegnati e, richiamando su di sé la reazione nemica, ne agevolava l'azione di contrassalto. Esaurite le munizioni, alla testa dei suoi uomini, durante circa un'ora di cruenti e disperati corpo a corpo, a bombe a mano e all'arma bianca, concorreva validamente a travolgere il nemico che si dava a disordinata fuga, abbandonando sul terreno armi e munizioni».

Anche il sottotenente Lionello Ferluca non gli era stato da meno giacché, per quanto ferito in una precedente azione, aveva assunto volontariamente il comando di un reparto di formazione e lo aveva guidato all'assalto contribuendo – dice la motivazione della medaglia di bronzo concessagli – alla buona riuscita di quell'azione che aprì la porta della libertà a tutta la colonna del C.A. Alpino.



Posizione delle Divisioni del C. d'A. Alfino prima dello spostamento della «Julia».

Il ripiegamento della «Julia», già dissanguata da un mese di duri combattimenti sostenuti con la ferma determinazione, tutta alpina e friulana, di non cedere terreno, merita un posto nella leggenda. Per riportare in Patria i superstiti della Divisione, bastarono tre treni merci contro i cinquantacinque della partenza.

Il *207° Autoreparto*, che rappresentava gli autieri nell'ambito della Divisione, non soltanto fu all'altezza del prestigio della G.U., ma contribuì palesemente con il valore e il sacrificio dei suoi uomini al consolidarsi di così leggendarie e durevoli tradizioni.

Secondo valutazioni non ufficiali, le perdite di personale, tra morti, feriti, congelati e rimpatriati per malattia contratta in servizio, raggiunsero l'80%. La quasi totalità dei mezzi andò perduta.

La sua storia non è molto diversa da quelle delle formazioni automobilistiche più provate ed impegnate. Rientrato infatti in patria (senza automezzi) dalla campagna di Grecia nell'aprile del '42, il 207° venne ricostituito a Udine.

Lo comandava, da circa tre anni, il capitano Agostino Sordi, già reduce dall'Africa Orientale.

Il 6 agosto del 1942, il 207° veniva avviato in Russia per ferrovia. Raggiunta Isium, dopo un viaggio di 19 giorni, proseguiva per Rowenki, per stabilirsi poi a Ivanowka di Rossosch.

Il primo significativo impegno fu il

trasporto dei gruppi di intervento chiamati a tamponare le falle prodottesi negli schieramenti delle Divisioni «Ravenna», «Cosseria» e «Ungherese».

L'ostilità dell'ambiente naturale non tardava a mettere alla prova l'addestramento e il carattere degli autieri, che si rivelarono all'altezza dei commilitoni alpini nel percorrere le piste fangose, ben presto trasformate in tormentati tratturi di ghiaccio.

«Nessun monoblocco incrinato!» fu la compiaciuta esclamazione del capitano Sordi, quando ricordò l'avvenimento.

Allorché la situazione su Kalitwa richiese un più aderente sostegno logistico, all'immediato ridosso dei reparti ivi impegnati, venne distaccata un'autosezione di OM Ursus, rinforzati da Spa L 39 e da autoambulanze, al comando del tenente Tino Ballati, ufficiale di spiccate qualità che, anche per l'esemplare comportamento nella vicenda del ripiegamento, meritò la medaglia d'argento al v.m.

Il ripiegamento del 207° ebbe inizio il 16 gennaio. Alle 0.30 il capitano Sordi ricevette l'ordine di inviare gli automezzi a caricare i nuclei ospedalieri e le sezioni di sussistenza e di muovere, quindi, verso ovest, seguendo l'itinerario Ivanowka, Rossosch, Olichowatka, Mariewka, Nikitowka.

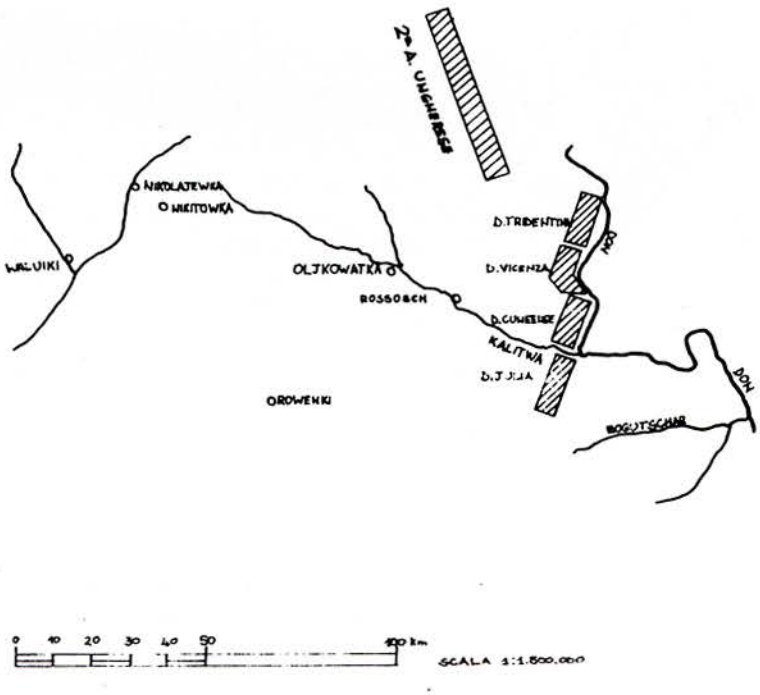
A questo punto l'Autoreparto si frazionò in due aliquote.

La prima, al comando del capitano, riuscì a trafilare attraverso le maglie delle formazioni nemiche intente a occupare Rossosch; riuscì addirittura a raggiungere la stessa Olichowatka e quindi Mariewka dove, verso mezzogiorno, giunse l'ordine di sostare. Alle quattro di pomeriggio venne però disposta la ripresa del movimento. La colonna ripiegante, il cui comando sembra fosse affidato al colonnello Marchesi, sottocapo di Stato Maggiore del C.A. Alpino, era di alcune centinaia di automezzi.

Invano fu tentata l'apertura di un varco: i carri armati russi, presenti in numero sempre più consistente, sbarravano ormai l'unica pista praticabile. Venne allora impartito l'ordine di deviare in direzione nord-ovest, sulle orme di un semovente tedesco; ma, dopo poche centinaia di metri, la neve precluse ogni movimento. Intuita la crisi, i Russi mossero all'attacco, con formazioni regolari e di partigiani. Ai conduttori non rimase altra soluzione che distruggere i mezzi e contrattaccare. Nei combattimenti ingaggiati, anche con l'uso di bombe a mano, si distingueva, per le sue qualità di coraggio e di trascinatore, il tenente Arrigo Simonetti che, al comando di una compagnia di formazione, riusciva ad aprire un varco alle truppe ormai appiedate.

Superato lo sbarramento («era notte, e tutto era in fiamme», narra il capitano Sordi), i superstiti del 207° furono raccolti e inclusi, con alcuni elementi della «Julia» e del C.A. Alpino, in quella colonna che riuscì, pur con gravissime perdite e inenarrabili sofferenze, a raggiungere prima Waluiki e infine Charkow.

La seconda aliquota, per sfuggire all'accerchiamento, prese la via di Podgornoje e di Postojali; ma il 17 gennaio, al bivio di quest'ultima località, dove si trovarono ammassati molti altri automezzi, fu investita dal tiro di carri ar-



Situazione dopo lo spostamento della «Julia», sostituita e sua volta dalla vicinissima «Vicenza».

mati russi, sopraggiunti a sbarrare la via del ripiegamento.

Fu in questa circostanza che l'autiere Fabio de Lazzer, conduttore di un Fiat 626 a disposizione del 628° O.C., non esitò ad attaccare con bombe a mano un carro armato immobilizzato. Quindi, posto al riparo il suo automezzo ripetutamente colpito, si prodigava nella raccolta di alcuni feriti, riuscendo a trarli in salvo. Per l'atto di valore, che infondeva nuovo coraggio e riaccendeva la fiducia negli autieri presenti, il De Lazzer meritava la medaglia d'argento al V.M.

Altrove, trascinati dal tenente Michele Di Muro – che, benché colpito da congelamento ai piedi aveva rifiutato il ricovero in ospedale – gli autieri riuscivano a superare lo sbarramento. Nell'azione, l'autiere Cosimo Gerardi riuscì a catturare alcuni nemici, tra cui un ufficiale.

Alcuni giorni dopo, i superstiti del 207° si riunivano a Charkow da dove, con automezzi appartenenti ad enti vari, mossero incontro ai reparti in ripiegamento per rifornirli di viveri e medicinali e per sgomberare, con quanta più sollecitudine possibile, i numerosissimi feriti e i soldati colpiti da congelamento.

Particolare attività venne svolta da un'autocolonna sanitaria. Il suo comando venne assunto volontariamente dall'allora sottotenente Giorgio Guyon, sebbene l'ufficiale versasse in non buone condizioni fisiche. Questi, che si era già distinto per coraggio a Rossosch ed a Postojali, si spingeva d'iniziativa incontro alle truppe ripieganti fino ai nuclei più isolati, non di rado sotto il fuoco nemico, riuscendo a sottrarre a sicura cattura i numerosi feriti e congelati reduci della battaglia di Nikolaiewka. Per tali gesta e per le sue qualità militari ed umane, veniva più volte decorato.

L'autoreparto subì un ulteriore bombardamento a Gomel e, nei pressi di Uwarowici, attacchi di formazioni partigiane. Qui ebbe termine la sua sfortunata ma eroica attività in Russia.

Rossosch, Mariewka, Postojali, Zerenkow, Nicolaiewka, Achtyrka, Rogorio, sono le tappe del lungo calvario segnato da tante giovani vite perdute. Le 40 ricompense concesse possono essere considerate soltanto la punta emergente di un iceberg.

Mentre questi eventi particolarmente drammatici coinvolgevano gli autoreparti avanzati, altre formazioni del Corpo Automobilistico venivano chiamate ad assolvere, in zone meno esposte ma pur sempre soggette all'offesa avversaria, compiti quanto mai impegnativi.

Erano reparti che si trovavano ad operare in una situazione dinamica, dispersiva e confusa, che precluse la costituzione di masse di manovra.

Tuttavia, grazie allo spirito di iniziativa dei comandanti, i reparti in molti casi riuscirono ad aderire con immediatezza alle mutevoli situazioni locali, non altrimenti fronteggiabili per le enormi distanze e l'impossibilità dei collegamenti.

Nell'arretramento del fronte, toccarono proprio ai reparti autieri i compiti più gravosi, densi di rischi e di responsabilità: sgomberare sotto l'urgenza della pressione avversaria ingenti quantitativi di materiali su distanze immense e in un ambiente ancora stretto dalla morsa del gelo; trasportare in centri sanitari di retrovia migliaia e migliaia di feriti e di congelati, riaccendendo in quei cuori la speranza nella guarigione e nel ritorno in patria; dar corso a urgenti trasporti di truppe connessi con la manovra di ripiegamento o con la ricostituzione di reparti. In tutto questo turbinare di emergenze, inoltre, non venne mai meno l'attività di rifornimento alle unità italiane e tedesche, spinta fin sulle prime linee.

Organi di supporto

Per quanto attiene alcuni organi di supporto, mancano dati illustrativi e precisi che ci consentano di ricostruirne completamente la vita, l'evoluzione, la dislocazione, il funzionamento.

Dall'organigramma dell'ARMIR, tuttavia, si ricava l'impressione che si sia trattato di un insieme di formazioni di peso tutt'altro che irrilevante. Esso infatti comprendeva:

– due parchi automobilistici d'armata (il 6° e il 7°);
– le officine civili Fiat e Lancia;
– sei officine mobili pesanti;
– le officine mobili di corpo d'armata;
– numerose officine leggere.

Chiaramente, i pilastri del servizio motorizzazione dell'ARMIR (allora si chiamava Servizio Automobilistico) furono il 6° e il 7° Parco d'Armata: erano complessi imponenti, organizzati per materia e comprendenti laboratori, ma-

gazzini di parti di ricambio, parchi veicoli, depositi carburanti e officine leggere, variamente dislocati e assortiti.

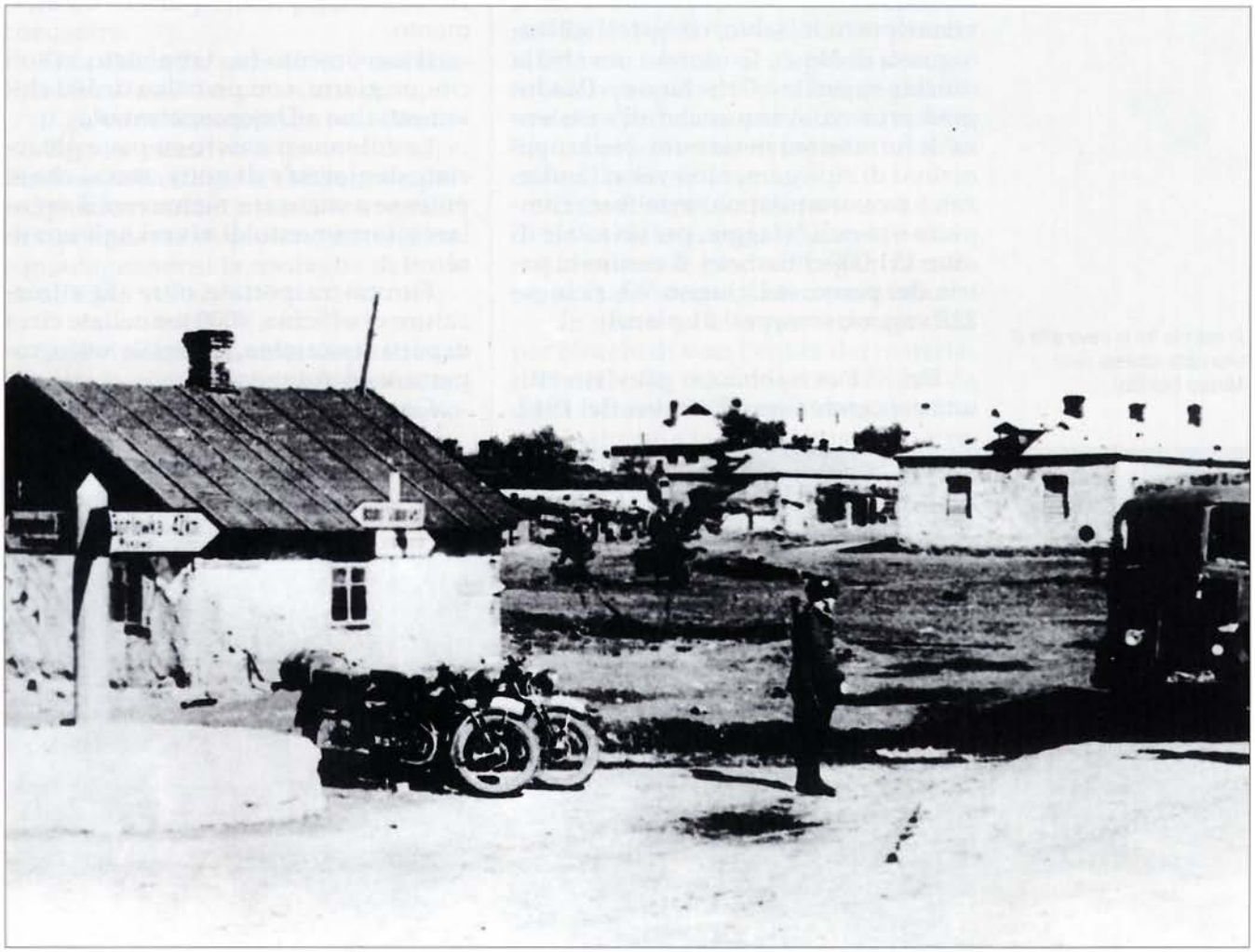
Il *6° Parco*, retto dal colonnello Federico Buonincontro – ufficiale di spicco che aveva ricoperto importanti incarichi specialmente in Africa – mosse da Chivasso l'8 giugno del '42. La prima frazione del viaggio, fino a Troppau, venne compiuta per ferrovia. Da qui, attraverso la Cecoslovacchia, la Polonia e l'Ucraina, giunse il 1° luglio a Nowo Gorlowka.

ampio (350 km) e con i pochi mezzi disponibili, venne deciso di costituire una base intermedia a Grischino.

Gravi le difficoltà che dovette affrontare il Parco per reperire, in Dnjepropetrowsk, i locali necessari per il personale e i mezzi di rinforzo, automobilistici e ferroviari, per accelerare lo sgombero.

Il 6 febbraio l'ultima colonna lasciava Nowo Gorlowka e raggiungeva direttamente Dnjepropetrowsk.

Contemporaneamente da Grischino



Una pattuglia della milizia della strada intenta a dirigere il traffico al bivio di Gorlowka (foto SME - Ufficio Storico).

Quindici giorni di duro lavoro resero agibile la diroccata fabbrica di esplosivi in cui fu insediato il complesso logistico, dopodiché ebbe inizio l'afflusso dei mezzi da sottoporre a lavorazione.

Nello stesso luogo, il Parco provvide anche a decentrare alcuni distaccamenti a ridosso delle truppe operanti.

La sua attività si protrasse fino al 20 gennaio 1943, data in cui, sotto l'incalzare dei noti eventi operativi, ne venne disposto l'arretramento a Dnjepropetrowsk.

Nel timore di non poter effettuare tempestivamente lo sgombero della pesante infrastruttura su un tratto così

venivano spediti in retrovia i materiali ivi accantonati.

Fino al 10 febbraio, lo sgombero di Grischino proseguì normalmente.

«Né i frequenti bombardamenti aerei – scrisse nella propria relazione il col. Buonincontro – né il freddo, rallentarono il ritmo del lavoro. Si caricava anche di notte mentre a Dnjepropetrowsk, con pari alacrità, gli stessi automezzi venivano scaricati e rinviati a Grischino».

Fu proprio in quest'ultima località che nella mattinata dell'11 febbraio un attacco di carri e di artiglierie provocò la perdita di tre Fiat 666 e il ferimento dei rispettivi conduttori.

CAPITOLO 6

Dopo alcuni giorni trascorsi a Dnjepropetrowsk a riordinare il materiale, arrivò l'ordine di un ulteriore arretramento del Parco nella zona di Leopoli.

Il 21 sera partì un convoglio di 43 carri chiusi ed 8 pianali (con 200 uomini).

Il 24 fu la volta di un'autocolonna di 61 automezzi: Usawka, Nowoukrainka, Gaïssin, Leticev, Tarnopol, Rawa Ruska furono le tappe di un viaggio di 1.120 km. che si concluse l'8 marzo.

Dalla stessa relazione del colonnello Buonincontro, risulta che tutto il Parco venne posto in salvo, compresi gli autoguasti di Nowo Gorlowka, mentre le officine spiegate a Grischino e a Pawlograd provvedevano anche all'assistenza di formazioni in transito. Nelle operazioni di ripiegamento i veicoli utilizzati (circa una trentina) avrebbero compiuto 616 cicli/viaggio, per un totale di oltre 151.000 chilometri. Il rientro in patria del parco, nel giugno '43, richiese 222 vagoni, compresi 81 pianali.

Del 7° *Parco* abbiamo già visto attività e vicende fino all'ottobre del 1942.

In questo mese venne trasferito a Woroschilowgrad, con distaccamenti avanzati – officine leggere e depositi carburanti e lubrificanti – a Millerowo ed a Kantemirowka.

Pur nelle difficoltà connesse con gli eventi bellici – bombardamenti aerei, mitragliamenti, azioni di guerriglia partigiana – il Parco ebbe una parte di rilievo nell'assicurare l'efficienza dei mezzi dell'ARMIR.

Quando, ai primi di febbraio del '43, le truppe russe stavano per attestarsi sul Donetz, giunse l'ordine di ripiegamento.

Il movimento fu completato in soli cinque giorni, con un balzo di 500 chilometri fino a Dnjepropetrowsk.

Le colonne mossero su piste ghiacciate di giorno e di notte, senza che si potesse assicurare nemmeno il regolare rifornimento di viveri agli uomini.

Furono trasportate, oltre alle attrezzature di officina, 4000 tonnellate circa di parti di ricambio, materiale vario, coperture ed autoguasti.

Con uno sforzo titanico il Parco riu-

In marcia fra la neve alta di una rada abetaia (foto Museo Storico).

scì a recuperare anche molto materiale abbandonato da reparti in ritirata, nonostante l'azione di disturbo dell'aviazione sovietica.

Anche il 7° Parco, come il 6°, veniva quindi avviato nella zona di Leopoli da dove, nell'aprile del '43, iniziava il rientro in Patria, che si sarebbe concluso a Casarsa della Delizia, la stessa località che lo aveva visto nascere.

Per quanto riguarda l'attività, la dislocazione, le vicende e la sorte delle officine mobili pesanti poco è dato di conoscere.

Si sa che la 51ª perse tutti i materiali, mentre la 47ª ne perse una parte.

Il giovane sottotenente Massimiliano Grenzi, effettivo a quest'ultima, si distinse nella difesa di Millerowo partecipandovi volontariamente in qualità di comandante di plotone mitraglieri, e guadagnandosi la medaglia di bronzo al V.M.

Sull'efficienza e sulla rispondenza di tutta l'organizzazione logistica automobilistica i giudizi, ancora oggi, sono contrastanti.

I giudizi più negativi vanno tuttavia, concordi, verso il servizio rifornimenti carburanti e lubrificanti. Fu, questo, un vero e proprio elemento di preoccupazione che condizionò tutta la campagna, specialmente nella fase di ripiegamento.

Le asserzioni dello stesso intendente non lasciarono dubbi in proposito: «... nel mese di dicembre e di gennaio, i movimenti operativi e logistici delle G.U. furono fortemente ostacolati per la deficienza di carburanti... mentre a nulla valsero le proposte verso le autorità tedesche...

Le G.U., durante il ripiegamento, hanno dovuto abbandonare gran parte degli automezzi... le stesse elevatissime perdite delle artiglierie (quasi tutte a traino meccanico, meno le 24 batterie alpine e le 6 a cavallo), vengono ascritte alla stessa causa...

Durante il mese di gennaio – continua l'Intendente – si è utilizzato petrolio acquistato direttamente in Romania per formare miscele per i motori Diesel.

Ed anche durante la marcia di trasferimento dal Donetz alla zona di Nejhin le nostre autocolonne, che avrebbero dovuto essere rifornite dalle autorità tedesche in seguito ad esplicite promesse, furono costrette invece a sostare parecchi giorni per la mancanza di carburante».

Per quanto concerne il servizio delle riparazioni nel periodo dicembre '42-marzo '43, l'unico documento statistico pervenutoci è costituito da una tabella che sintetizza l'attività degli organi principali.

Si trattò, a giudizio dell'intendente, di un'attività non molto intensa, ma il fatto non desterà meraviglia, ove si consideri che gran parte del tempo e delle energie venne impiegata nelle operazioni del ripiegamento.

Le stesse ragioni determinarono i bassi livelli di produzione delle officine Fiat e, soprattutto, Lancia. Risulta infatti che intorno al 25 gennaio erano in corso preparativi per il ripiegamento e che spedizioni per ferrovia da Stalino a Leopoli avvennero nella terza decade di febbraio.

Circa il servizio rifornimento parti di ricambio mancano documenti atti a testimoniare il grado d'organizzazione, la rispondenza, la tempestività.

Un'unica tabella pervenuta indica per blocchi di voci l'entità dei materiali distribuiti, ma non vi si deduce da quali richieste il rifornimento sia stato originato, né a favore di quali enti e reparti, né da parte di quali magazzini.

Emerge peraltro da documento attendibile come si siano incontrate notevoli difficoltà per la riparazione dei mezzi di produzione germanica (Borgward ed Opel Blitz), esclusivamente per la carenza dei ricambi.

Una branca che determinò impegni proporzionali alle eccezionali difficoltà ambientali e della circolazione fu quella del soccorso stradale e, di conseguenza, dei recuperi.

Da un organigramma dell'ARMIR sembra che a tale servizio siano stati adibiti tre reparti (*8°, 9° e 10° Reparto Soccorso Stradale*) ma solo l'8° ha lasciato notizie esaurienti.

Della sua intensa attività, della pochezza quantitativa e qualitativa dei mezzi in dotazione, delle iniziative adottate nei primi mesi di campagna è stato già fatto qualche cenno.

Sorvolando peraltro sull'intenso a talvolta risolutivo lavoro compiuto fino all'autunno del '42, che soltanto criteri di relatività ci consentono di definire «di routine», vediamo il reparto, alle soglie di un secondo inverno, pronto a dare il meglio di se stesso, esprimendo tutta l'esperienza acquisita nella lunga permanenza su quel fronte.

Chiaramente, soltanto personale di matura esperienza e di non comune sen-

CAPITOLO 6

so del dovere avrebbe potuto espletare gli 806 servizi di soccorso condotti felicemente a termine nel mese di dicembre. Il peggioramento delle condizioni ambientali e climatiche condizionava gli interventi, esponendo a rischi costanti il personale, mettendone a dura prova la possibilità operativa e spesso la stessa sopravvivenza.

Dal 17 al 21 gennaio il reparto, con tre nuclei, si raccolse nella zona di Merefa (Charkow).

Queste formazioni elementari, che finora avevano operato isolatamente, ripiegarono in coda alle ultime autocolonne di Intendenza, soccorrendo mezzi e rastrellando materiali lungo itinerari dell'ordine di 400 km!

Per il singolare atipico servizio viene ricordato il 3° nucleo che, sebbene disponesse di due soli automezzi – ed uno dei due era attrezzato a carro soccorso – trasportò da Starobelsk a Charkow 35 feriti e congelati, chiudendo la colonna che aveva lasciato quella base la notte sul 20 gennaio.

A Charkow, tra il 28 ed il 31 gennaio, giungeva anche il personale del drappello soccorso stradale proveniente da Ostrogosk, sgomberata il 15 dello stesso mese.

I suoi sottufficiali, già a Waluiki, erano stati avviati in ospedale con congelamento di 1° e 2° grado. Uno dei due, il serg. magg. Romano Gualla, accettava il ricovero soltanto dopo aver fornito al comandante del reparto ampia relazione su quanto era accaduto al personale e ai materiali.

Successivamente, tra la fine di gennaio e la prima decade di febbraio, il reparto si spostava a Nejhin distante 500 km e da lì, alla fine del mese, si portava a Gomel, 200 km lontano.

Al primo nucleo, accodato alla colonna dell'Intendenza destinata a lasciare per ultima Charkow, fu affidato il rastrellamento dell'itinerario, concluso il 4 marzo.

Nel frattempo, nella zona di Rikowo, il 2° nucleo espletava una intensa attività di soccorso a favore delle molte centinaia di automezzi ripieganti lungo l'itinerario meridionale (dalle 6 del 24 alle 4 del 25 gennaio rimorchiava e soccorreva ben 407 veicoli).

Queste le cifre che esprimono in estrema sintesi l'arduo ed impegnativo lavoro dell'8° Rep. S.S. in 17 mesi di permanenza in Russia: 3.266 recuperi, 295.336 chilometri percorsi, 2 caduti, 7 congelati, 24 ammalati per servizio, 2 automezzi perduti per eventi bellici, 6 automezzi fuori uso.

IL RIENTRO

Il 31 marzo, a rappresentare l'Italia in Russia rimase il II C.A., ricostruito con i resti dell'8ª Armata.

L'Intendenza del II C.A. poteva contare, per il settore automobilistico, su:

– Direzione Automobilistica;
– 6° Parco Automobilistico;
– 47ª e 60ª Officina Mobile Pesante.

Per il settore trasporti disponeva di:

– Direzione Trasporti;
– 10° Autoraggruppamento (che conservava la sua formazione, e in più veniva incrementato con il 9° Reparto Soccorso Stradale e 1 autoreparto misto);
– 26ª Compagnia Movimento Stradale;
– 10° Reparto Soccorso Stradale;
– 8ª Sezione Marconisti per commissariato stradale;
– 8ª Centuria Milizia della Strada.

Per i recuperi:

– Direzione Recuperi:
– 4ª Compagnia Recuperi.

Gli automezzi ancora disponibili, dopo lo sfacelo della ritirata, assommavano a 8.000 circa, contro i 22 mila esistenti prima del crollo del fronte.

Nella seconda quindicina del mese, con cadenza di 3-5 treni al giorno, tutto il parco macchine rientrava in Patria. L'ultimo convoglio, col personale della Direzione Trasporti e il Quartier Generale dell'Intendenza, partì da Gomel il 30 maggio.

Si ha notizia tuttavia, da una memoria del sottotenente Renato Fuoco, che il 350° Autoreparto era ancora operante in Ucraina nel luglio del '43. Il reparto, dopo l'8 settembre, poté raggiungere al completo Bucarest soltanto dopo molte peripezie e dopo lunghe trattative con i Rumeni.

In seguito, versati i mezzi al governo locale che ne rese conto a quello italiano dopo l'armistizio, tutti gli uomini dell'autoreparto, per mantenere fede al governo costituzionale, preferirono subire l'internamento nel campo di concentramento di Oesti-Arges piuttosto che aderire alla R.S.I. L'intera campagna provocò al Corpo Automobilistico perdite pesantissime.

Nell'ambito dell'8ª Armata, vennero perduti 9.818 automezzi su 15.750 e 4.243 motocicli su 4.851.

Lievemente migliore la situazione dell'Intendenza presso la quale, alla data del 15 dicembre del 1942, si contavano presenti 4.329 automezzi e 880 motocicli. Dei primi, 1321 rimasero sul suolo russo; dei secondi, 440.

Le parole del tenente colonnello Angelo Rampa, direttore della Direzione Automobilistica di Intendenza dell'ARMIR, con le quali egli conclude la sua relazione all'Ispettorato del Corpo Automobilistico, il 1° marzo 1943, sono il mesto epitaffio della sventurata spedizione italiana in Russia.

Al di là degli accenti di retorica, resta intatta l'angoscia per tanto dolore e l'assillo di tanti inutili «perché?»

«Molti camerati assenti, signor Generale, molto sangue versato, molto materiale fracassato o perduto: rimane in tutti la fede intatta, pura, immacolata, come la neve della steppa che ha visto il sacrificio dei nostri autieri, incrollabile, come la roccia dei nostri monti».

Bobruisk, marzo 1943. La campagna di Russia è ormai perduta. Ci si prepara per il rimpatrio (foto D. Panzera).

2 aprile 1943. Sulla via del ritorno, la tradotta effettua una sosta presso una stazione austriaca. L'Italia è più vicina (foto D. Panzera).

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Riprendiamo il racconto, interrotto sul finire del 4° capitolo, di Gaudenzio DE MINICIS, che avevamo lasciato al momento in cui, dopo l'affondamento del «Conte Rosso», viene ripescato da una nave di salvataggio.

«Dopo alcuni giorni di ospedale, cui seguì una breve convalescenza, eccomi di nuovo al 9° di Bari. Solo pochi giorni perché, alla fine di luglio, venni assegnato al 190° Autoreparto, di stanza a Giovinazzo, dove mi venne affidato un autocarro Bianchi Miles. Nuova destinazione: Russia, al seguito del CSIR.

Mentre tutto il reparto veniva avviato in zona di operazioni, la nostra sezione, la 24ª, comandata dal tenente Renzo Paracciani, veniva trattenuta qualche mese a Vienna, per il trasporto delle truppe dalla stazione centrale a quella di smistamento. Terminata l'esigenza, si prese anche noi la via per la Russia, con gli stessi automezzi. Il tragitto fu inframezzato da numerose soste, durante le quali effettuavamo servizi a favore ora di questo, ora di quel reparto.

Un giorno di ottobre, a Leopoli, venni inviato, assieme al collega, caporale Santorsola, ad effettuare un trasporto di viveri presso un Comando Tappa. Giunti nella località di destinazione, di questo Comando non v'era traccia, e nessuno seppe indicarci dove fosse. Mentre stavamo ancora chiedendo, si avvicinò un italiano che, con aria cospiratrice, ci fece:

«V'interessa vendere la roba che avete a bordo?»

Mi volsi verso il mio compagno: «Santorsola... il capo sei tu!»

Questi, dopo un attimo di riflessione: «Beh, se questo Comando non c'è, e se c'è da guadagnare qualcosa...»

Il misterioso individuo ci guidò verso un capannone isolato. In un quarto d'ora, l'intero carico era sparito, e noi avevamo in tasca la somma pattuita. Quando, poco tempo dopo, presentammo le banconote al cambio, l'impiegato cominciò a selezionarle: «Questa non è buona, questa nemmeno...». A farla breve, quel «ladro» ci aveva pagato in «zloti», mentre la sola moneta valida era il marco di occupazione.

Era già inoltrato, l'autunno del '41, quando raggiungemmo il reparto a Dnjepropetrowsk. Qui svernammo, trascorrendo il tempo nell'espletamento di servizi a favore dei vari Comandi della zona. Santorsola ed io eravamo alloggiati presso due famiglie russe, con gli automezzi parcheggiati a ridosso delle loro isbe.

Bravissima gente, i Russi, con un'altissimo senso dell'ospitalità. Ci eravamo fatti entrambi la fidanzata; la mia, si chiamava Liuba. Era lei che, ogni mattina, si recava al mio Comando a ritirare il mio foglio di marcia, o la posta. Questa ragazza mi avrebbe poi seguito, compagna fedele, in tutti i miei spostamenti successivi.

I Russi ci avevano in simpatia. Non potevano invece soffrire i Tedeschi e, tra gli Italiani, quelli che essi chiamavano «Kurki» (polli, per via delle penne), cioè i Bersaglieri, e le «Rubanske Ciorne» (Camicie Nere).

I nostri servizi erano a favore delle varie divisioni, a seconda delle necessità.

Le strade erano tutte in terra battuta, eccetto un tratto di 80 chilometri tra Stalino e Nowo Gorlowka. Il periodo migliore per viaggiare era senza dubbio l'inverno. Con la neve gelata, le piste divenivano delle vere autostrade, agevolmente percorribili con le catene perennemente montate. Il periodo più critico era invece maggio-giugno, dopo il disgelo. Sul fango le catene non avevano alcuna efficacia, ma noi avevamo delle coperture adatte alle necessità. Le maggiori difficoltà erano per i primi due o tre mezzi, che erano costretti a tracciare il solco affondando nel fango. Quelli che seguivano, altro da fare non avevano che ricalcare le loro impronte. Con le piogge, ci trovammo più volte costretti a tagliare dei cespugli e metterli sotto le ruote per ritrovare aderenza.

Tra i pericoli dai quali dovevamo guardarci, c'era quello rappresentato dai partigiani, nascosti nei boschi. A volte si scorgevano i loro razzi levarsi in cielo a segnalare la nostra presenza. Sempre in cielo, era ormai divenuta familiare per noi la comparsa di un aereo russo che veniva a spiare i nostri movimenti: per il suo caratteristico rumore, l'avevamo soprannominato «la motocicletta».

A primavera, eravamo a Nowo Gorlowka, a trasportare il Quartier Generale della «Pasubio» sul Don, dopodiché, tornati indietro di 80 chilometri, ci stabilimmo a Boguciar. In agosto, eravamo a disposizione della «Torino». In ottobre-novembre, effettuammo il trasferimento della Legione Croata su Stalingrado.

Notte del 17 dicembre. Erano circa le 23 quando venni destato da alcuni colpi alla porta, seguiti dalla voce del sergente:

«De Minicis, metti in moto, che c'è da andar via!»

Uscii. Il termometro segnava -38°! Avviai il mio Bianchi Miles. Giunse Santorsola il quale:

«De Minicis – ordinò – appena pronto, vai davanti alla fureria; carichiamo e ce ne andiamo!»

Mi recai davanti alla fureria, ma l'ordine era già cambiato: c'era da andare verso il fronte, a caricare la 63ª Sezione di Sa-

Il fango inghiotte un Fiat 666 (foto Museo Storico).

nità. Mi avviai. Dopo 5 chilometri, una sentinella delle Camicie Nere mi bloccò:

«Fermo, ho l'ordine di non far passare gli autocarri alti!» (l'altezza, era da mettere in relazione alla maggior esposizione offerta ai tiri del nemico).

«Io invece ho quest'altro ordine – replicai – e devo andare avanti!»

Mi lasciò passare. Dopo 30 chilometri, avevo raggiunto la Sezione. I tempi stringevano, i Russi avevano attraversato il Don, passando con i carri armati (!) sopra la superficie ghiacciata del fiume.

Mentre ero in attesa che fosse completato il caricamento (com'è davvero piccolo il mondo!) incontrai un amico di mio fratello, certo Gino Monteverde, anch'egli di Falerone, il quale mi pregò di prenderlo a bordo insieme a 3 o 4 suoi commilitoni.

Ripartii, col carico di medicinali e di uomini (oltre ai suddetti soldati, anche due ufficiali medici). Dopo circa 80 chilometri, facemmo sosta presso un paesino. Mentre dall'autocarro veniva scaricata una parte dei medicinali, i soldati profittarono della sosta per andare a riposarsi dentro qualche casa, dove probabilmente si addormentarono: al momento di ripartire, infatti, non si presentarono, sì che vennero lasciati lì. Che fine avranno fatto?

Ci immettemmo sulla pista in terra battuta che portava a Millerowo. Una cosa apocalittica! un migliaio di autocarri, tutti in ritirata!

Il mattino successivo eravamo alle porte di Millerowo. Da una parte sparavano i Tedeschi, dall'altra i Russi, e noi eravamo nella sacca. A un tratto, un autocarro che mi precedeva di due o tre posizioni, si arrestò di colpo, in bilico sul ciglione di un fiume.

«Non c'è più il ponte! È crollato!» gridò l'autista.

I due ufficiali medici scesero dall'automezzo.

«Noi cerchiamo di proseguire a piedi – mi dissero – se riuscirai a passare, ci riprenderai più avanti».

Tutti i militari a bordo dei mezzi si affrettarono a scendere, e presero a correre, chi verso i Russi, chi verso i Tedeschi, nel tentativo di sfuggire al fuoco incrociato. Il suolo era già sommerso da centinaia di cadaveri, stesi sulla neve.

Seguendo l'istinto, mi precipitai anch'io a terra, e mi diedi a correre. Avevo percorso poche centinaia di metri, quando una raffica di avvertimento, mi convinse a bloccarmi e ad alzare le braccia, dandomi prigioniero. Un breve scambio di battute con gli uomini della pattuglia – in russo, che par-

CAPITOLO 6

lavo ormai correttamente – e subito mi incamminai per seguirla.

Pochi passi, ed ecco avanzare verso di noi un carro armato russo, enorme e terrificante, sopra il quale stavano appollaiati ben sedici soldati. Si fermò a breve distanza con una repentina virata che proiettò verso il cielo schizzi di neve alti venti metri. Ne scese un maggiore il quale, fattosi di fronte a me, prese a interrogarmi. Un interrogatorio stringente, incalzante, soprattutto dopo che avevo dichiarato la mia nazionalità italiana. Sembrava quasi volesse accertarsi se ero veramente italiano, o mi fingessi tale, come se, per un prigioniero, l'essere italiano potesse comportare un qualche vantaggio. Ormai persuaso, l'ufficiale portò il colloquio su un tono più disteso.

«Che lavoro fai, nell'Esercito Italiano?»

«Sono autista!»

«Bene, molto bene! e che macchina hai?»

«Un Bianchi Miles.»

«Ah, Bianchi! Grande macchina, il Bianchi! Ascolta, vuoi lavorare per noi?»

Come rifiutare? Ci avviammo a piedi e, in breve, raggiungemmo il punto da cui era cominciata la mia inutile fuga. Povero autocarro! Come gli fui vicino, mi vennero le lacrime agli occhi. Sembrava fosse rimasto lì ad aspettarmi, come un cane fedele. Aveva ancora il motore acceso, e con quella sua voce ritmica, leggera, regolare, pareva quasi volesse rimproverarmi la mia vigliaccheria per averlo abbandonato.

Ripresa la guida, seguii i Russi verso il villaggio dove erano accampati. Trovammo soldati alle prese con delle enormi forme di parmigiano, che divoravano facendole a pezzi con le loro baionette: erano le nostre provviste, cadute nelle loro mani. Me ne offrirono, e quale fu il mio gradimento lo si capirà, se si mette in conto che non mangiavo da tre giorni. Certo, una situazione curiosa e paradossale, quella di un nemico che si mostra generoso con te, offrendoti la tua roba!

Nei giorni successivi, i Russi mi misero a disposizione di due ragazze addette alla posta, sempre con il mio autocarro. Avevo anche una certa libertà di movimento, bastava dicessi dove andavo.

Il 24 dicembre, alle 23, si scatenò il finimondo. I Tedeschi erano giunti a Millerowo con un treno blindato, e con esso avevano iniziato un furioso attacco alle posizioni russe.

Per sfuggire alla grandinata, mi gettai dentro un piccolo avvallamento del terreno: i proiettili fischiavano mezzo metro sopra la mia testa. Eh, sì! checché se ne dica dei

Effetti di un bombardamento sulla stazione di Millerowo (foto SME - Ufficio Storico).

Tedeschi, bisogna riconoscere che la guerra la sanno fare. Caspita, se la sanno fare!

I Russi però non furono da meno: in pochi istanti completarono lo schieramento di carri armati, disposti ad arco di fronte al treno, e presero a rispondere al fuoco. Fu un inferno! Per cinque ore si protrasse lo scambio di cannonate tra Tedeschi e Russi, senza un attimo di tregua; ci si vedeva come se fosse giorno! Solo alle quattro del mattino il treno tedesco venne ridotto al silenzio: dalla testa alla coda, era un unico serpente di fiamme.

Seguendo i Russi nella loro avanzata, verso la fine di febbraio giunsi a Charkow, dove venni colpito da un congelamento di secondo grado al piede sinistro, per il quale venni inviato al campo di concentramento di Kantemirowka. Fu lì che persi per sempre il mio Bianchi Miles e, con esso, la mia valigia e una piccola fortuna che avevo messo da parte «arrangiandomi» con un po' di mercato nero nel corso dei miei tanti servizi. In qual modo? presto detto. Su direttiva degli stessi ufficiali, si andava presso i contadini russi i quali, in cambio di pochi litri di nafta, per essi preziosissima, mi riempivano l'autocarro di grano. Questo veniva poi rivenduto agli Ebrei, e il ricavato veniva diviso tra i soci dell'affare. Per garantire la riuscita di questo «affare», gli ufficiali facevano scortare gli automezzi dai Carabinieri, la cui presenza serviva ad evitare perquisizioni e conseguente requisizione del grano da parte dei Tedeschi.»

Chiudiamo qui il racconto del De Minicis, ma l'odissea del personaggio continua, in un viaggio ben più lungo di quello di Ulisse, per raccontare il quale occorrerebbe un romanzo non più breve del poema di Omero. Ci limiteremo a ricordare che da Kantemirowka egli venne trasferito in un campo di concentramento in Asia Minore, dove un'epidemia di tifo petecchiale lo ridusse in fin di vita (un peso di 47 chili!). Da qui venne mandato in Siberia, destinato alle miniere di carbone, ma egli, astutamente, si sarebbe fatto passare per «aiuto farmacista», sì da essere impiegato in ospedale, dove effettuava addirittura visite ai malati.

Dalla Siberia, il novello Ulisse venne scaraventato in Mongolia, a sbucciare cotone.

Solo nel novembre del '46, con un viaggio in treno di 58 giorni, faceva ritorno a casa, dove più nessuno ormai lo aspettava: ne mancava dal 1941 e l'ultima sua lettera risaliva alla fine del 1942. Quattro anni senza dare alcuna notizia di sé. La sua fidanzata italiana, dopo aver messo sottosopra mezzo mondo nella vana ricerca, si era al-

L'autiere Attilio Vita a fianco del suo autocarro che reca ancora stampigliata la scritta del 6° Centro Automobilistico (foto A. Vita).

CAPITOLO 6

fine rassegnata alla sua morte: si era sposata da un mese!

Quanto segue, ci viene raccontato da Attilio VITA, nato a Montegiorgio (AP), il 21 maggio 1921, attualmente segretario della efficientissima Sezione dell'Associazione Combattenti e Reduci della sua cittadina.

Effettivo al 6° Centro Autieri di Bologna, ai primi del '42 il Vita, per problemi di salute che ne vietavano qualsiasi imbarco, si offrì volontario per il fronte russo.

Fui affidato alle cure di un sergente perché mi provasse: tutto a posto.

Trascorsi pochi giorni, venni affiancato a un autiere anziano che stava per essere rimpatriato.

«Vieni, burba!», mi chiamò l'anziano con tono severamente paterno, mentre si dirigeva all'automezzo, un Fiat 666 che stava per passarmi in consegna.

«Questo è un grande mezzo – sentenziò con fare solenne, in un misto di orgoglio e di affetto, quasi parlasse di un essere animato – ha già fatto la campagna d'Albania, ha avuto il monoblocco spaccato; ma tu trattalo bene, non ti tradirà!»

Lunghissime file di prigionieri russi, catturati dai Tedeschi, vengono condotte nelle retrovie (foto A. Scolari).

«18 giorni e 18 notti di treno: tanto impiegammo per arrivare, il 7 ottobre, a Stalino, dove entrai nell'organico della 102ª autosezione, dotata di SPA 38, Lancia RO e 3 RO, Fiat 666.

Dieci giorni di inattività, poi i servizi di guardia. Il turno, per il rigore della temperatura, durava solo mezz'ora. Altrettanto però si impiegava solo per vestirsi e svestirsi. Dopo un paio di settimane, mi resi conto che così non poteva andare, e chiesi rapporto al capitano. Questi, dopo avermi ascoltato:

«Sai guidare?» mi chiese.

«Certo!» e mostrai la patente conseguita presso il 6° Centro Autieri, con i modelli 1 e 2.

Si avvicinò alla sponda posteriore e, indicando l'interno del cassone: «Quei cingoli lì, fai pure conto di non averli». Si trattava di cingolature con funzione di catene antineve. Poi, spostando appena lo sguardo: «Quello, invece, devi guardare! da quello può dipendere la tua vita stessa. Fai in modo che sia sempre pieno!» Quel fusto di nafta da cento litri mi sembrò più prezioso del Tesoro della Corona.

L'anziano continuava ad ammannirmi i suoi preziosi insegnamenti.

«Quando ti troverai in mezzo ai boschi, non viaggiare mai accompagnato ai Tedeschi. I partigiani, a noi Italiani, non ci spa-

rano, ai Tedeschi sì. Bada, però, che questo lo sanno anche loro, e faranno di tutto per farsi scudo di te».

Cominciarono le missioni, nelle quali operavamo agli ordini dei vari Comandi Tappa dislocati nel vastissimo territorio russo. Memore degli insegnamenti ricevuti, procuravo sempre di andar rubacchiando la nafta dove capitava, per tenere sempre pieno quel famoso fusto.

Il 1° novembre, partimmo per una lunga missione da Stalino a Stalingrado: ben 4.000 chilometri, dovuti ai percorsi tortuosissimi necessari per infilarci nei varchi non occupati dal nemico. Sulla via del ritorno, presso il 2° Comando Tappa, ci venne ordinato di caricare dei prigionieri. Un branco di «esseri», forse Russi, forse no, venne sospinto verso i nostri automezzi, scortato da Tedeschi. Chissà da quanti giorni erano in cammino? alcuni non riuscivano più a trascinarsi. Il comportamento dei Tedeschi ci lasciò allibiti: chi riusciva a camminare, bene; chi non ce la faceva, una revolverata in testa e... problema risolto.

Scosso da quanto avevo visto, all'arrivo a Stalino mi recai dal capitano.

«Beh, Vita, com'è andata?»

Appena gli ebbi riferito il tutto:

«E ti meravigli? questo è niente!»

Il 18 novembre, il capitano ci chiamò tutti a raccolta e ci fece avvicinare uno ad uno, tutti e 61 quanti eravamo, al suo tavolo.

«Firmate qua!» ci ordinò, indicando un foglio davanti a sé.

«Cosa firmiamo, signor capitano?»

«Prima firmate, poi ve lo dico!»

Uno dopo l'altro, eseguimmo l'ordine. Quando tutti fummo sfilati, il capitano continuò:

«Ora caricate tutti gli automezzi, solo viveri e medicinali, nient'altro, e tirate dritti fino a Stalingrado. Vi fermerete solo presso i Comandi Tappa. Quello che avete firmato è il vostro impegno a non fermarvi mai. Qualsiasi cosa vediate, qualunque cosa udiate, non vi dovete fermare. Chi mancherà, sarà fucilato!» Poi, presomi in disparte:

«Vita, eccoti i gradi da caporal maggiore; sarai tu il comandante della colonna. Lo so che, per condurre 61 mezzi, è un grado inadeguato; ma tieni anche questi e mettili in tasca – e mi porse due gradi da sergente – essi rappresentano il mio impegno a promuoverti sergente quando tornerai».

Ci avviammo. Per il primo giorno, tutto tranquillo; solo un tarlo, continuo, assillante, nel cervello: cosa avrà mai voluto dire il

Un prigioniero russo, stremato dalla fatica, si è accasciato al suolo. Nel momento in cui veniva scattata questa foto, al russo restavano tre minuti di vita. Mentre infatti il fotografo si allontanava, udiva il colpo secco di pistola, sparato da uno dei tedeschi presenti nell'immagine, che metteva fine alla vita del poveretto (foto A. Scolari).

CAPITOLO 6

capitano? cosa potremo mai incontrare, di tanto terribile, da spingerci a fermarci?

Il vento, intanto, spazzava il terreno, sollevando turbini di neve. La temperatura toccava, in alcuni momenti, i 48° sotto zero. Al confronto, le cabine dei nostri automezzi erano un paradiso. Con il riscaldamento perennemente acceso a tutto regime, ci crogiolavamo nel nostro -12°.

Giunse il secondo giorno. Ecco, da lontano, alcuni puntini scuri venirci incontro, sempre più vicini. Erano persone, certo, quelle che si avvicinavano, ma ciò che vidi quando fummo alla loro altezza, non basteranno mille vite per farmelo dimenticare: quelle figure, il cui aspetto non mostrava più nulla di umano, erano uomini in fuga. Ce n'erano di ogni razza, perfino – incredibile – dei Russi che fuggivano all'arrivo dei loro stessi connazionali. Ma tanti, tanti, erano soldati italiani, i nostri compagni, diretti verso una meta senza speranza, in una corsa il cui premio finale era, per tutti, la morte.

Al vedere i nostri autocarri che pur correvano verso i luoghi da cui essi fuggivano, ci si portavano incontro, e le loro implorazioni erano per noi più brucianti di un pugnale rovente:

«Perché ci abbandonate? Fermatevi! Non siamo ancora morti! Ci possiamo ancora salvare!»

Il nostro cuore stava per prendere il sopravvento, spingendoci a schiacciare quel maledetto pedale del freno, ma l'ordine del capitano risuonava ai nostri orecchi, implacabile: «Andate avanti, qualsiasi cosa vediate!»

Dapprima erano gruppi isolati, ma più avanzavamo, più quei derelitti si facevano numerosi. Se tanti erano quelli che ci apparivano lungo le poche centinaia di metri visibili a destra e a sinistra della nostra pista, quanti avrebbero dovuto essercene, lungo le migliaia di chilometri dell'intero fronte?

Ogni tanto, qualcuno andava giù, ma nessuno si fermava a raccoglierlo: quella neve, lenzuolo e coperta del suo letto di morte, in pochi minuti diveniva anche lapide della sua tomba.

Al 4° giorno, eccoci al 2° Comando Tappa. Il cuore cominciava a cedere. Come assistere ancora a quelle visioni, senza ubbidire all'impulso di fermarsi? Rivelai a un maggiore l'angoscia che ci attanagliava, chiedendo di autorizzarci a raccogliere quei poveretti.

«Siete pazzi? – urlò l'ufficiale – andate avanti, per carità, non fermatevi! Se vi fermate qui per salvarne 5, più avanti ne muoiono 500!»

Avanti, avanti, avanti!

Al settimo giorno, effettuammo una sosta. I miei autieri, con l'animo prostrato, mi incitavano a dare un calcio agli ordini, e cominciare a raccogliere quei nostri sfortunati compagni. D'altra parte, essi non ci chiedevano neppure di invertire il senso di marcia, ma solo di salire, non importa per dove. Salire, era la speranza; restare a terra, era solo morte.

Cercai di obiettare che avevamo sottoscritto un impegno; se avessimo mancato saremmo stati fucilati. Un toscano, certo Argante Cacciagli, mi si parò davanti, in atteggiamento quasi minaccioso:

«Ma insomma, Vita, possibile che tu non l'abbia ancora capito?»

«E cosa dovrei capire?»

«Che ormai siamo circondati. Se andiamo avanti, ci ammazzano i Russi. Se raccogliamo questa gente, ci fucileranno i nostri. Tanto vale, morti per morti, almeno tentare di salvare questi nostri compagni».

«Cosa pensate di fare, allora?»

«Diamo loro qualcosa da mangiare, e poi carichiamoli, qualcuno sul cassone, qualcuno in cabina: gli autocarri sono ormai mezzo scarichi...»

Rotto ogni indugio, cominciammo a prestare i soccorsi, prolungando la nostra sosta.

Eravamo lì da quattro ore, quando – era ormai mezzanotte – arrivò una camionetta tedesca, dalla quale scese un maggiore. Era furioso, cercava il comandante della colonna urlando, in uno stentatissimo italiano:

«Quattro ore! quattro ore!»

Mi presentai, rigido sull'attenti. Tramite un suo aiutante che parlava italiano, mi domandò perché mi fossi fermato. Risposi che, per una volta tanto, avevamo ragionato col cuore, invece che con la testa. L'ufficiale era sempre più infuriato. La voce gli tremava dalla collera. Cominciò a prendersela con i miei gradi da caporal maggiore.

«61 macchine, gradi non buoni!»

Mi ricordai, a quel punto, di ciò che il mio capitano mi aveva messo in tasca.

«Dì al tuo maggiore – risposi rivolto all'interprete – che egli non capisce nulla di guerra!»

L'ufficiale ebbe un sussulto. «Ecco che mi tira un calcio!» pensai, ma continuai.

«Forse egli non sa che i Russi sparano subito addosso a chi porta gradi color oro?»

Così dicendo, tirai dalla tasca i gradi da sergente. L'ufficiale si rasserenò; entrambi i tedeschi annuirono, condividendo la bontà dello stratagemma del sergente che si mimetizzava dietro i gradi da caporal maggiore.

Ci portarono al loro Comando Tappa, per poi lasciarci proseguire per Stalingrado. Lungo il cammino, continuavamo a rac-

cogliere fuggitivi, limitandoci però solo a coloro ai quali potevamo riconoscere una qualche possibilità di sopravvivenza. Gli autocarri erano ormai stracolmi, e dovevamo scegliere.Durante la marcia, ogni tanto vedevamo qualche corpo piombare giù dai cassoni. Erano gli stessi compagni che buttavano giù i moribondi, per fare spazio ad altri in condizioni migliori.

Dopo l'incontro coi Tedeschi, toccammo altri due Comandi Tappa. Non si capiva più nulla: la ritirata era piena, un mare di gente, con anche dei Russi, in fuga.

Si prese infine la via del ritorno. Dopo 1500 chilometri, quando ne mancavano ancora 4-500 da Stalino, ormai sfiniti, ci fermammo a Kantemirowka. Ci ritrovammo subito attorniati da una piccola folla di Russi, vecchi e ragazzi che, stranamente, parlavano italiano. Uscì un ragazzino.

«Italiano, senti momento!»

«Che c'è?»

«Qui, dietro questa casa, abbiamo creato una stanza riscaldata per salvare qualcuno. È piena, tutti Italiani, ma non abbiamo nulla per farli mangiare. Dateci qualcosa!»

Fummo d'accordo in 11. Rimediammo qualche pagnotta dagli automezzi e ci avvicinammo alla porta che ci era stata indicata. Aprimmo. Un urlo, immenso, di disumana sofferenza, si levò dalla stanza.

«Perché ci avete abbandonato? aiutateci, ci possiamo ancora salvare. Questa è un'infermeria da campo, ma non c'è un dottore, non c'è un infermiere, non c'è una medicina. Ci sono solo questi buoni Russi che vanno fuori, prendono la neve, e con essa massaggiano i nostri piedi che hanno cambiato colore».

Attoniti e inorriditi, non sapevamo cosa dire, le parole non volevano saperne di uscire di bocca. Poi, gli altri dieci:

«Andiamo via, che è meglio!»

Mi feci coraggio, mi portai al centro della stanza, e dissi le parole più spontanee che mi uscirono dal cuore.

«Soldati, noi dobbiamo partire, ma prima di andare via voglio parlarvi. Ascoltatemi. Sappiate che ognuno di noi ha un destino. Non dimenticate quelle belle parole dette dai cappellani militari. Non dimenticate la Fede, non dimenticate la Bandiera, non dimenticate la Patria. Non dimenticate che Gesù di Nazareth venne abbandonato dal Padre suo: Padre, perché mi hai abbandonato? E se questo è vero, consoliamoci insieme».

Tutto era silenzio. Alla mia sinistra si levò una voce. Mi avvicinai al soldato che mi chiamava.

«Di cosa hai bisogno? Siamo qui per voi. Siamo in undici».

La sua mano sinistra stringeva la mia, sempre di più, sempre più forte.

«Tira su quella coperta, e ti renderai conto che per me è finita!» L'altra mano si portava al suo petto, a cogliere un portafoglino.

«Tu sei un soldato buono – continuò – Se avrai la fortuna di tornare in Italia, portalo a mia madre. Dille pure che sono morto per la Patria, ma non le dire 'come' sono morto».

Tirai su le coperte: i suoi piedi erano completamente neri, senza più vita.

Raggiungemmo infine Stalino. I dì che seguirono li trascorremmo ad allestire alcune baracche dove trovavano ricovero quanti riuscivano ad arrivare fino a noi. Ogni mattina, un camion faceva il giro per raccogliere i morti e dare loro sepoltura.

Una di quelle mattine, osservando meglio il penoso carico accatastato sul cassone, vidi qualcosa di strano, e mi precipitai dal capitano.

«Signor capitano, che storia è questa? ho guardato sul cassone, e ho visto bene che c'era qualcuno che ancora si muoveva!»

«Lascia stare, Vita – mi rispose il capitano con un tono di sconsolata rassegnazione – lascia stare; va bene così!»

4 maggio 1943: adunata di reparto. Ritto su una camionetta, il capitano annunciò:

«Ragazzi, radunate tutti gli automezzi. È pronta la tradotta per il ritorno!»

Deludendo le attese del comandante, nessun segno di entusiasmo si levò dalla truppa: chi aveva le lacrime agli occhi, chi chinava il capo, chi parlottava col vicino.

«Non avete capito? – insistè il capitano – si torna a casa!»

«Signor capitano – fu la nostra risposta – prima di partire, ci permetta di andare a salutare i nostri compagni al cimitero di Dnjepropetrowsk!»

Erano 150 chilometri. Il giorno 6, con cinque autocarri carichi di autieri, sotto la responsabilità del cappellano militare, partimmo alla volta del cimitero.

Scesi a terra, tutti presero a correre da un punto all'altro del cimitero, colti da frenesia, come formiche in un formicaio calpestato.

«Qui ce ne ho portati 10! Qui c'è il mio amico Tizio! Qui ci ho scaricato per una settimana!»

Dopo un certo tempo, un colpo di pistola del cappellano fu il segnale dell'adunata. Si ripartì per Stalino. Erano passati dieci chilometri, quando un mezzo si fermò. Si sentì un grido:

«Me ne manca uno!»

«Qua me ne mancano due!» rispose un'eco da un altro autocarro.

Due automezzi, con lo stesso cappellano, fecero dietro-front, e tornarono al cimitero. Erano ancora lì, tutti e tre.

«Avete forse deciso di farmi fucilare pro-

«Signor capitano, prima di partire, ci lasci andare a salutare i nostri compagni, al cimitero di Dnjepropetrowsk...» (foto A. Scolari).

prio l'ultimo giorno?» gridò infuriato il prete ai tre, ritti davanti a lui.

«Padre, abbiamo giurato ai nostri compagni che li avremmo riportati alle loro madri. Anche morti, ma li avremmo riportati. Non torneremo senza di loro!»

«Se vorrete dire una preghiera per loro, la potrete dire in ogni parte della terra!» replicò il cappellano. Un po' con le parole, un po' con l'uso di una certa energia, i tre vennero ricondotti a Stalino.»

Il 7 maggio del '43 Attilio Vita prese la via del ritorno. La storia, col suo carico di cruda testimonianza di una tragedia, si chiude qui. L'animo del protagonista, per 45 anni, è stato sempre assillato da un sogno impossibile: riportare in patria quei compagni che non poté far salire sul suo automezzo. Finalmente, dal 1987, con l'apertura della Russia all'Occidente, il sogno ha preso corpo. Il Vita ha cominciato a lanciare appelli, a tenere contatti con ogni possibile autorità politica, militare e religiosa. I risultati li abbiamo visti: ad ogni cassettina che torna in Italia vestita del Tricolore, il Vita, più di qualunque altro italiano, può degnamente rivolgere il suo saluto: «Amico mio, bentornato a casa!»

Carlo VIRGILI, nato il 6 febbraio del 1922 e residente a Grottammare (AP), non ricorderà forse il nome dei reparti presso i quali prestò servizio o quelli delle località attraversate, ma il suo racconto fornisce uno spaccato vivido e fedele della vita dei nostri autieri in Russia.

Partito militare nel gennaio del '42, frequentò il corso di scuola guida su 18 BL a Macerata, presso un distaccamento del 9° Centro Autieri, dopodiché venne aggregato a un battaglione di camicie nere, a Roma.

«Erano arroganti, nei nostri confronti – racconta il Virgili riferendosi a questi particolari compagni di servizio – *e non si lasciavano sfuggire occasione per farci sentire questa loro presunta superiorità.»*

– Voi siete i nostri servi! erano soliti dire, parlando non solo di noi autisti, ma di tutto l'Esercito Italiano.

A settembre ci venne posta l'alternativa:

– le destinazioni sono due: l'Africa o la Russia. Scegliete!

Considerando che tra noi e l'Africa c'è un mare di mezzo, e che in quel periodo non passava giorno senza che radio naja portasse notizie di navi affondate, optammo per la Russia.

Caricati gli automezzi sui pianali di un treno, cominciò la nostra avventura. Una settimana circa durò il viaggio, inframez-

zato da soste prolungate. Tutto il tempo lo trascorremmo sulle cabine degli stessi automezzi, dove la notte ci stendevamo a dormire. Si trattava di Fiat 626 con alimentazione a benzina, preferiti per la maggior facilità di avviamento, nelle condizioni climatiche che si prevedevano, rispetto ai mezzi a gasolio.

Da Debalzewo, scaricati gli automezzi dai pianali, cominciò la marcia per via ordinaria, su piste indicibili, null'altro che paludi di fango più o meno consistente. Nei tratti più critici venivano messe delle fascine di legna a riempire le buche e fornire un minimo di aderenza.

Si giunse a Woroschilowgrad, e da lì iniziò il nostro servizio vero e proprio. Nostro precipuo incarico era quello di effettuare i trasferimenti delle camicie nere, ovunque ci venisse richiesto.

I servizi venivano assegnati per lo più con il criterio della volontarietà. Di volta in volta, infatti, il comandante di sezione, un sottotenente più giovane e imbranato di noi, veniva a chiederci:

– C'è da mandare tot macchine a... chi si offre volontario?

Quando si trattava di servizi in zone particolarmente a rischio, non c'erano problemi: c'era sempre qualche camicia nera facinorosa, che avrebbe perfino pagato, per espletare il servizio al mio posto.

Non tardammo a fare amicizia con la popolazione russa che, benché fossimo invasori, ci accolse da amici; l'atteggiamento, d'altronde, era ricambiato da tutti noi. Non altrettanto facevano i Tedeschi, mai disponibili a scendere dal loro piedistallo di superbia; sempre inclini alla prepotenza, ma altrettanto pronti a ritirarsi con la coda tra le gambe, quando incontravano qualcuno che insegnava loro la buona creanza. Significativa, al proposito, una scena cui fui testimone.

Presso una fonte azionata da una pompa manuale, una donna russa stava attingendo acqua, quando un soldato tedesco, una tanica in mano, scostatala con uno spintone, cominciò a servirsi.

Un alpino della «Julia», sdegnato alla vista di una così gratuita prepotenza, anche e soprattutto perché rivolta a una donna, redarguì aspramente il tedesco. Seguì un brevissimo e vivace scambio verbale, concluso da un fulmineo e poderoso «papagno» che mandò il prepotente in posizione orizzontale. Rialzatosi mezzo tramortito, il tedesco raccolse la sua tanica e si dileguò in silenzio, massaggiandosi la parte dolorante.

Il periodo del fango finì presto, e venne quello del gelo. Il termometro stazionava preferibilmente intorno ai -30°, con punte di -38°. Qualche volta andava un po' meglio; dalle isbe dove eravamo alloggiati, vedevamo uscire il padrone di casa, in maniche di camicia, e lo vedevamo rientrare con un'espressione giuliva in viso:

– Tepli! Caldo, oggi!

Speranzosi, uscivamo fuori a leggere il termometro: -20°!

Se prima era il fango, il nostro nemico, ora sorgevano problemi di altra natura. Nei monoblocchi era stato messo del liquido anticongelante, in concentrazione tale da resistere a quelle temperature così rigide. Ogni sera però, al rientro dal servizio, ci veniva ordinato di vuotare i radiatori, riporre il liquido in luogo riparato, per rimetterlo la mattina, prima della partenza. Scarica oggi, scarica domani, la miscela perdeva parte delle sue capacità. Fu così che qualche monoblocco passò a miglior vita.

Con le funzioni di catene di aderenza ci erano stati forniti dei cingoli, che andavano avvolti attorno alla ruota, passandovi so-

Una giovane portatrice d'acqua russa (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 6

pra con la stessa. Avveniva però che, insinuandosi la neve tra il pneumatico e il cingolo, la ruota girasse a vuoto all'interno di quello.

Vari accorgimenti dovemmo adottare, soprattutto per avviare le macchine. Durante la notte venivano sempre lasciati in moto un paio di automezzi, con i quali far partire gli altri a traino.

Nei mozzi delle ruote il gelo notturno faceva solidificare anche il grasso, sì che al mattino esso doveva essere sciolto con la fiamma.

Ogni mattina poi, le candele dovevano essere svitate e bagnate con benzina, che veniva poi accesa. Attraverso il foro del loro alloggiamento veniva quindi immesso uno spruzzo di benzina nella camera di scoppio, dopodiché si rimontavano le candele.

Tutte queste operazioni dovevano essere compiute a mani nude, nonostante le temperature già dette. Avevamo infatti dei guanti, ma talmente imbottiti da rendere impossibile l'impiego di qualsiasi attrezzo.

La notte si dormiva in 8-10 per ogni cassone, mentre a turno uno di noi montava di guardia. Il turno avrebbe dovuto essere di due ore, ma ben presto ci convincemmo dell'opportunità di prolungarlo a quattro. Certo, così era molto più dura, ma una volta smontati di servizio ci si poteva dedicare al sonno, senza l'assillo di doversi rialzare per il turno successivo.

Durante la guardia, sarebbe stato grosso errore restare immobili, perché in pochi minuti ci si sarebbe trovati inchiodati al terreno, con gli scarponi catturati da una morsa di ghiaccio.

Lo stesso vapore emesso dal nostro respiro, in pochi istanti ci si cristallizzava sui baffi, sulle guance, sul mento, rendendoci simili a grotteschi babbi natale.

Ogni tanto passava il capoposto, e ci porgeva un cucchiaino di cognac «battezzato» (cioè, largamente diluito con acqua).

Qualcuno riportò congelamento ai piedi ma, ad esser sinceri, furono non pochi coloro che se lo procurarono a bella posta, dormendo con i piedi fuori del cassone, con lo scopo di farsi avviare all'ospedale e rimpatriare.

Si arrivò alla metà circa di dicembre. Da qualche giorno avvenivano cose strane al fronte. Dalle trincee russe, che distavano poche centinaia di metri dalle nostre, si udivano voci di italiani che, parlando con megafoni, incitavano i nostri a passare dall'altra parte, decantando la bontà dei Russi, l'abbondanza del loro vitto, e la prospettiva di un futuro migliore. Da parte dei nostri, si rispondeva con insulti e sberleffi.

– La befana fascista ce la mangeremo noi! – ribattevano dall'opposta trincea i primi, alludendo ai pacchi che di lì a poco Mussolini avrebbe fatto pervenire al fronte.

Quel giorno, ero partito con una piccola autocolonna per portare, come al solito, da mangiare ai soldati impegnati in linea. Con me in cabina viaggiava un centurione delle camicie nere. La pista procedeva pianeggiante ma, in un punto, presentava un breve tratto in notevole pendenza. In fondo alla discesa stazionava in permanenza un trattore, con il compito di portare su a traino gli automezzi provenienti dal senso opposto.

Nell'affrontare la discesa, cominciai a scalare le marce: quarta, terza... la seconda non volle saperne di entrare. Azionai i freni, che andarono a vuoto. Vista la mala parata, il centurione aprì lo sportello e si lanciò giù dalla cabina. Solo che, invece di atterrare rivolto verso il senso di marcia del veicolo, lo fece a rovescio, rovinando in un violento capitombolo con zuccata finale contro il trattore.

L'autocarro intanto, effettuato un testacoda, si era fermato in fondo alla discesa.

Due giorni dopo, ricevetti l'ordine da un sergente di portare ancora viveri al fronte. Lo misi al corrente dell'inefficienza ai freni, ma quegli non volle sentir ragioni:

– Non cercare scuse, e carica!

Il Comando era a poche centinaia di metri, ed io pensai bene di recarmi dallo stesso centurione a far presente l'ordine ricevuto, incompatibile con il guasto del quale egli stesso aveva subito qualche conseguenza. L'ufficiale, senza indugio, scrisse un foglietto, con un ordine al sergente di ricoverare subito il mio automezzo presso il carro officina. Il sergente andò in escandescenze, ma qualcun altro dovette prendere il mio posto, in quel piccolo nucleo di autocarri diretto al fronte. Nessuno di quegli autisti fu più visto tornare.

Erano trascorsi ancora un paio di giorni quando, in piena notte, entrò al campo, di gran carriera, un motociclista; ci diede la sveglia lanciando tre o quattro bombe a mano e

– Scappate, presto, stanno arrivando i Russi! – gridò.

Avviati gli automezzi e caricati gli uomini presenti, partimmo.

Dopo un certo tempo, ci fermammo a dormire presso un villaggio. Al risveglio, i Russi erano già lì vicino.

Tentai di rimettere in moto il camion effettuando la solita operazione alle candele, ma non c'era tempo. Passò un caporale che, vedendomi armeggiare – Che fai lì? Lascia perdere e monta su! – mi urlò, indicandomi un altro autocarro in partenza.

Abbandonai così il mio automezzo.

Non tutti fecero come me. Un barese,

fermato da un guasto al proprio automezzo, non volle abbandonarlo per ragione alcuna e, benché tutti lo esortassero ad andarsene, volle restare a tutti i costi, per tentare di rimetterlo in sesto. Nessuno lo vide più: probabilmente è sepolto ancora là.

Cominciò la terribile avventura. Man mano che gli autocarri esaurivano la benzina, i trasportati scendevano e proseguivano a piedi. Molti mezzi rimasero privi di carburante per via di requisizioni forzate operate dai Tedeschi per rifornire i loro carri armati.

Anch'io mi trovai presto appiedato, e cominciai a trascinarmi frammisto a quelle colonne interminabili di derelitti. Non saprei dire quanti giorni abbiamo camminato. Per fortuna si riusciva ancora a mangiare, in quanto i magazzini arretrati della sussistenza funzionavano ancora.

Lungo la strada, all'incontro con qualche russo, chiedevamo quanto mancasse per la nostra successiva tappa. Chissà perché, mentre in precedenza ci avevano sempre trattato bene, ora tentavano di ingannarci, dichiarando come vicine, località invece ancora lontanissime. Forse il loro timore era che, scoraggiati dalla notizia della distanza reale, noi desistessimo dall'andarcene.

Non ricordo il nome della località dove ebbe termine il nostro calvario e dalla quale ripartimmo, dopo qualche mese, in treno per l'Italia. So però che eravamo arrivati in Russia in 130; ripartivamo in 28!

Al momento della partenza, alcune ragazze russe vennero a salutarci e ci diedero una bellissima lezione morale: ci ricordarono le nostre famiglie lontane che ci stavano aspettando nel pianto, ignare della nostra sorte; della dolcezza di un abbraccio alla nostra ragazza, ma soprattutto della necessità, perché tutto ciò potesse verificarsi, che tutti i popoli vivessero in pace».

Nel nostro girovagare per il Paese alla ricerca dei testimoni delle vicende del Corpo Automobilistico, la sorte ci ha condotti a Genova, a conoscere un personaggio eccezionale, forse unico, l'attuale generale Dino PANZERA, sottotenente del Corpo durante la Campagna di Russia, del quale abbiamo già letto larghi brani di memorie in questo stesso capitolo, relative all'Autodrappello del CSIR.

Figlio d'arte (il padre era colonnello di artiglieria), ha ereditato dal genitore la passione per gli ordinamenti e le tradizioni militari, specializzandosi nella storia delle uniformi d'Italia, sulle quali può essere considerato il massimo esperto nazionale. Compone tavole di disegni a colori, già duemila e in continuo aumento, dai fregi a tutti gli altri particolari. Con questa sua attività si prefigge di tramandare alle giovani generazioni di militari i ricordi di costumi ed usi delle nostre Forze Armate prima che vengano dimenticati e perduti.

Tra le sue più significative realizzazioni: il riassetto del Sacrario Bandiere di Guerra (oltre 500) all'Altare della Patria, nel 1968, cinquantenario della Vittoria. Ha in tale circostanza reperito, per il Corpo Automobilistico, oltre al suo primo labaro del 1938, due nuovi stendardi (del 2° e dell'8° Reggimento) che per R.D. 12.8.1943 sono stati assegnati ai 18 Reggimenti Autieri che erano considerati, all'epoca, come arma combattente. Gli eventi dell'8 settembre 1943 non ne consentirono però la consegna a tutti.

Nel 1970, centenario di Roma Capitale, assolse brillantemente all'incarico di ricostruire 100 uniformi d'epoca, diverse per gradi e colori, di tutti i corpi che presero parte alla presa della città.

I componenti del 1° Corso Automobilisti, tenuto presso l'Accademia di Modena dal 1940 al 1942. Si riconoscono il S. Ten. Dino Panzera e il S. Ten. Paolo Carlini, futuro Capo del Corpo Automobilistico all'inizio degli anni ottanta (foto D. Panzera).

Ricorrendo il centenario del R.D. 13.12.1871 che istituì le stellette quale distintivo dei militari, fu il promotore delle lapidi rievocative poste nelle sedi delle Accademie Militare, Navale e Aeronautica.

È, il generale Panzera, uno di coloro che dal 1949 si sono cimentati nella stesura della Storia del Corpo Automobilistico (vds vol. 1° – Ringraziamenti). Nel corso dei suoi studi ha realizzato una documentatissima ricerca sull'evoluzione della logistica «dal carro all'autocarro».

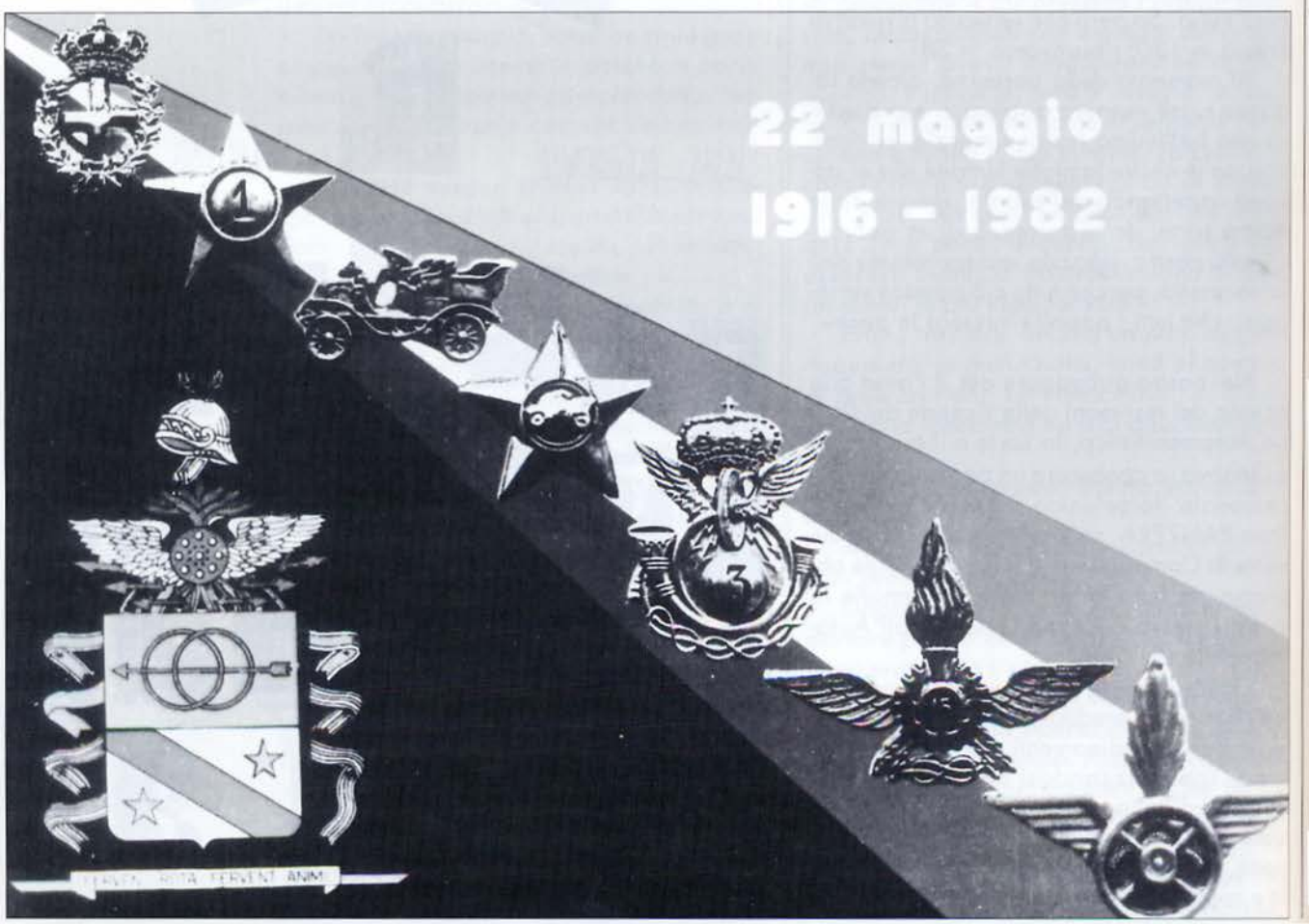
Alcuni cenni su questo specifico argomento sono stati da noi forniti nel corpo del primo capitolo del citato 1° volume, ma estremamente sintetici e certamente molto incompleti, proprio per la diversa impostazione esistente tra l'opera nostra e quella che avrebbe voluto realizzare il Panzera. Approfittiamo di questo fortunato incontro per fornire – prima di immetterci nel racconto della sua testimonianza – altri (ma sempre sintetici) ragguagli sul tema.

Il Panzera prende, come punto di partenza, l'istituzione nel 1745 del primo corpo dei trasporti per via ordinaria, antesignano dell'attuale Servizio dei Trasporti e Materiali che fa capo al Corpo Automobilistico. Tale primo corpo a carreggio si costituì, nello stesso 1745 e per i soli anni di guerra, quale Corpo del Treno di Provianda, ente autonomo e distinto dal più antico Treno di Artiglieria; solo nel 1832 rimase permanentemente. Dopo il 1850 fu denominato Corpo del Treno di Armata e, nel 1861, fu ordinato su tre reggimenti.

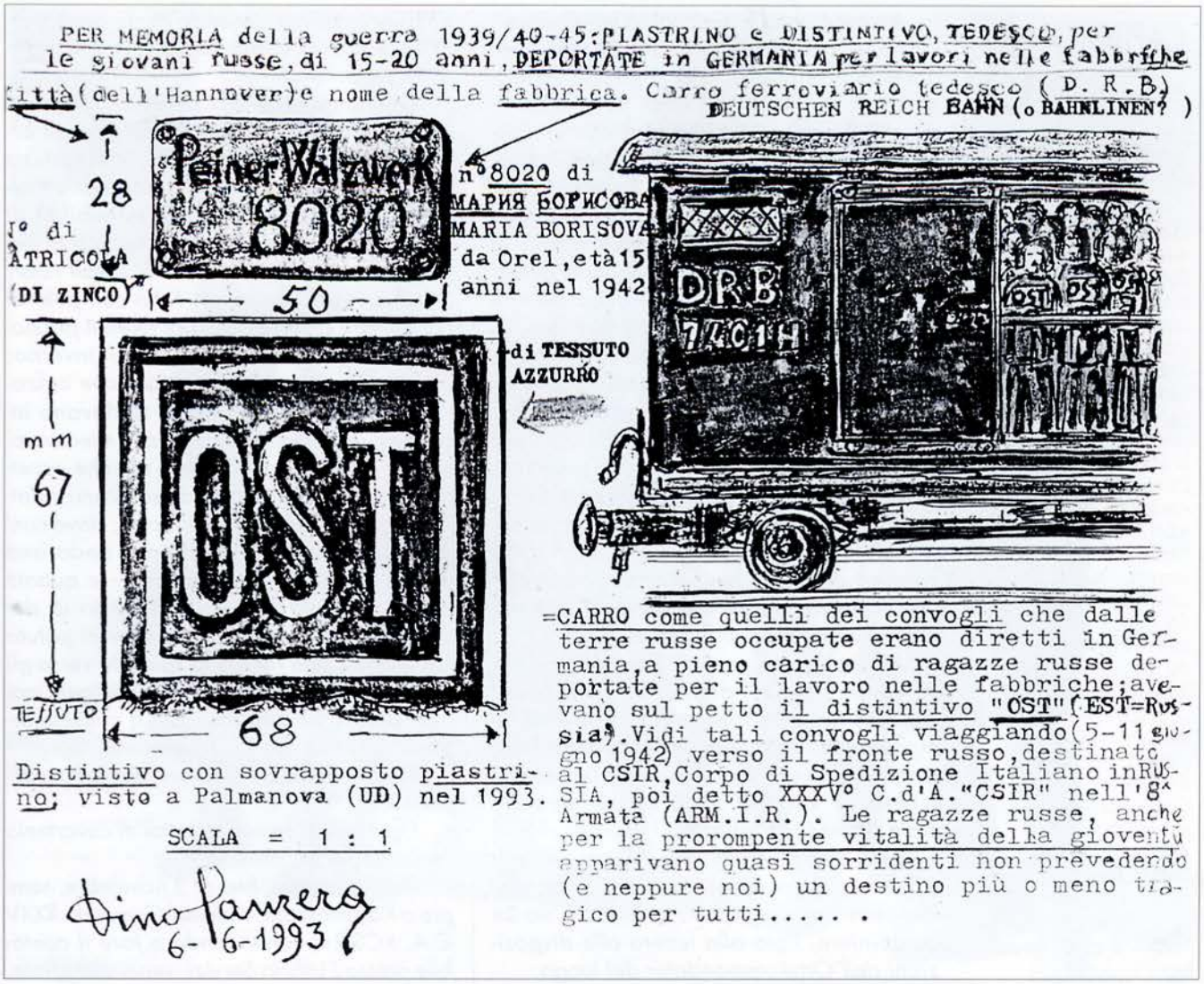
Con l'ordinamento 1870/71 del ministro, generale Ricotti-Magnani, il Corpo fu sciolto e il servizio del treno, meno una compagnia assegnata al genio, passò totalmente all'artiglieria. Da allora la storia, pur gloriosa, del treno, rimase ignorata e, solo recentemente, la Sezione Storica dei Corpi dello SME-Ufficio Storico, ne è venuta in possesso dopo aver richiesto al Comando dei Servizi Trasporti e Materiali la copia dei fascicoli e disegni elaborati dal generale Panzera.

Le successive vicende del Treno si intrecciarono con quelle dell'Automobilismo, istituito nel 1903, e per i dettagli di queste vicende ci si può tranquillamente riportare al 1° vol., cap. II. Vale la pena tuttavia far notare come sia i soldati del treno (1872-1933) che gli automobilisti (1912-23) indossassero le uniformi degli artiglieri dai quali, entrambi, si distinguevano per il loro speciale fregio: la stella d'Italia mod. 1871/72 con al centro una piccola automobile per gli automobilisti, che poi ebbero il loro fregio mod. 1923.

I 10 Raggruppamenti Trasporti, uno per C.A., formati dal gruppo treno e da quello auto, evidenziano ancora la simbiosi delle



In questa cartolina, ideata e disegnata dal generale Dino Panzera, c'è la sintesi grafica della Storia dei Corpi Trasporti per via ordinaria, distribuita lungo una ideale via che, partendo da un lontano passato, giunge fino ai giorni nostri e prosegue ancora...
Dall'alto, rispettivamente, i simboli del Corpo del Treno e del Treno di Artiglieria; segue il distintivo da berretto e da manica degli automobilisti del genio e del Treno di Artiglieria; il 1° fregio degli automobilisti del raggruppamento trasporti e dei centri automobilistici; il 2° fregio del Corpo Automobilistico (periodo 1936-46); il 3° fregio (quello attuale) del Corpo, poi Servizio, e di nuovo Corpo Automobilistico (foto D. Panzera).



due specialità nel 1923-26. Poi, con la costituzione dei Centri Automobilistici, le compagnie treno vennero assegnate, una per reggimento, all'artiglieria da campagna; vennero sciolte nel 1932-33, ma previste come reparti a traino animale in caso di mobilitazione. È qui da rammentare che nell'esercito francese è tuttora rimasta, per l'automobilismo, l'originaria denominazione napoleonica di «Corps du train».

A conclusione di questa panoramica sugli originari trasporti, il generale Panzera auspica che, semmai le future generazioni dovessero delineare la Storia del Servizio Trasporti e Materiali, esistente solo da un quindicennio, le sue remote origini vengano riferite non al 1903, ma addirittura al 1745, o almeno al 1832, cioè al Corpo del Treno di Provianda (dove per «provianda» si devono intendere i rifornimenti dei materiali minuti dell'epoca e le «munizioni da bocca»).

Una presentazione del personaggio forse troppo lunga, per il «fuori tema» che ha comportato, ma certamente troppo breve, per il cumulo di interessantissime notizie che egli sarebbe in grado di elargirci; ma è ora di riportarci al pieno dell'argomento, cioè al racconto della sua personale vicenda nella campagna di Russia.

Va precisato che, nel racconto-intervista che seguirà, verranno omessi, o appena sfiorati, quegli episodi che sono già stati riportati nel corpo del capitolo, attinti dalle memorie scritte che egli inviò a suo tempo all'Ufficio Storico dello SME e all'Ispettorato della Motorizzazione, oppure gli stessi avvenimenti verranno richiamati per completarli con aneddoti prima trascurati. La nostra attenzione si appunterà, ora, su episodi di vita spicciola e quadri di quotidianità, che ci consentiranno di respirare la stessa atmosfera nella quale il giovane ufficiale si trovò immerso. Ascoltiamo e registriamo.

«Ero sottotenente da poco più di due mesi, quando il 5 giugno del '42 salii a Bologna su quel treno che, l'11 successivo, mi avrebbe scaricato a Jasinovataja, presso la sede del Comando CSIR. Sei giorni di treno, sufficienti però a farmi conoscere alcuni aspetti della guerra, alcuni di quegli infiniti, malefici effetti collaterali che ogni conflitto trascina con sé.

Originale di una delle duemila tavole realizzate dal generale Dino Panzera per riviste specializzate, riferita alla scena di ragazze russe deportate, da lui osservata presso una stazione polacca e raccontata nel testo.

CAPITOLO 6

Attraversando la Germania notai, in una stazione, un convoglio diretto in senso opposto al nostro, carico di ragazze. Avranno avuto dai 15 ai 18 anni. Tutte recavano, sul grembiule, un quadrato con la scritta «Ost» (est, dicitura generica per indicare la loro provenienza dalla Russia). Erano sorridenti, ma il loro non era il sorriso della felicità, bensì quello della giovinezza con la sua incoscienza, con quella mal riposta fiducia nella vita che le prime delusioni non sono ancora riuscite ad intaccare. Erano ragazze che i Tedeschi avevano strappato a forza alle loro famiglie e condotto a lavorare in Germania. Ben triste sarebbe stata la loro sorte, al momento della liberazione,, quando vennero riunite in un campo di raccolta sovietico. I loro stessi connazionali le trattarono alla stregua di traditrici accogliendole con sputi, insulti, ed epiteti della peggior sorta. Il governo avrebbe completato la vergogna, condannandole a tre anni di internamento in Siberia.

A Leopoli, poi, presso il locale Comando Tappa italiano, assistetti ad una scena che suscitò in me sconcerto e impotente indignazione: un soldato tedesco della Feldgendarmerie che prendeva violentemente a schiaffi un vecchio uomo avente un bracciale bianco. Mi informai, e seppi che la colpa di quel poveretto era di essere ebreo, e che la sua presenza in ora notturna, vietata, era stata segnalata al tedesco da un carabiniere, ligio alla lettera alle disposizioni dell'Ortskommandatur del luogo.

Fin dal mio arrivo, le mie attese, che erano rivolte verso il comando di uomini e l'impiego di automezzi, in particolare quelli dell'Autodrappello, andarono subito deluse: il capo Ufficio Servizi del CSIR, maggiore G. Filippo Cangini, spense sul nascere il mio entusiasmo.

«È opportuno che ti faccia prima le ossa qui al Comando, presso l'Ufficio Auto – mi annunciò – in modo che tu possa vedere prima le situazioni dall'alto... Però ora non sentirti un napoleoncino!» concluse, per indorarmi la pillola, come a volermi convincere di chissà quale grande privilegio accordatomi. In realtà il maggiore, in quel momento, non intravedeva alcuna utilità pratica nel sostituire l'allora comandante dell'Autodrappello, un maresciallone smaliziato rotto ad ogni esperienza, con un giovane sottotenente che, come sola dotazione, recava il bagaglio di nozioni ricevute all'Accademia.

Mio compito specifico era quello di verificare la verosimiglianza del consumo di carburante da parte degli automezzi, in rapporto ai chilometri percorsi. Molto spesso i dati si scostavano sensibilmente da quelli teorici, ma non era difficile trovare la «pezza giustificativa», tenendo conto degli sforzi cui i veicoli erano soggetti per lo stato delle piste.

Operando presso il Comando CSIR, avevo modo di incontrare ufficiali di ogni arma o servizio. In particolare, una fortuna per me fu il rapporto instauratosi con un veterinario. Ritenendolo nella possibilità di farlo, gli chiesi un giorno di procurarmi dei «vàljenki», particolare tipo di stivali russi, di feltro rigido e spesso, fatto con pelo di capra, che si sarebbero poi rivelati preziosissimi, col sopraggiungere dell'inverno: mentre infatti i piedi di coloro che calzavano scarponi d'ordinanza andavano incontro a congelamento, con essi i miei avrebbero vissuto una condizione più che accettabile. Erano senza suola, ed erano adattissimi a camminare sul ghiaccio, dove consentivano di non scivolare; non andavano invece affatto bene col disgelo, in quanto non erano impermeabili. Avendo io domandato al veterinario come avrei potuto sdebitarmi, egli rivolse lo sguardo verso gli scarponi da alpino che calzavo in quel momento. Ero già ben disposto a consegnarglieli, quando quegli rispose:

«Dammi i lacci di cuoio dei tuoi scarponi!»

Figuriamoci se non accettai di cavarmela con così poco!

Dal 13 agosto, fino al 3 novembre, sempre a Karghìnskaja, sede del Comando XXXV C.A. «CSIR», continuando a fare il contabile presso l'Ufficio Servizi, venni alloggiato, dietro requisizione, presso una famiglia russa di nome Bàrkina dove, con i genitori, vivevano tre ragazzine di 15, 14 e 12 anni rispettivamente. Il loro figlio maggiore, mio coetaneo, stava invece prestando servizio militare come «radista» (cioè addetto alla radio) a Mosca.

Rimasero non poco sorpresi, la sera del mio arrivo, quando mi presentai per prendere possesso del mio alloggiamento nella loro isba, salutando e augurando «Spokojne noce!» (tranquilla notte). Ben diversamente erano abituati ad essere trattati dai Tedeschi.

Un ottimo rapporto si stabilì presto tra me e i componenti della famiglia, all'interno della quale divenni quasi un quinto figlio e, proprio come si usa spesso tra fratelli, non mancavano i litigi tra me e la figlia maggiore: quante volte la madre, che mi dimostrava sin troppa stima, dovette intervenire per sedare le nostre baruffe!

Le isbe, tipiche abitazioni della campagna russa, erano nulla più che capanne. Poche quelle in muratura, o in legno, come quella dei Bàrkina. Il tipo più comune era costruito con grossi mattoni ricavati impastando paglia e sterco bovino. Le pareti, sul-

Il sottotenente Panzera, insieme alla famiglia Bàrkina (manca il padre, in quel momento al lavoro nei campi), presso la quale fu ospite fino al momento della ritirata (foto D. Panzera).

le quali si aprivano piccole finestre munite di vetri doppi, erano imbiancate di calce. Il pavimento era di legno, e il tetto di paglia. Doppia era anche la porta d'ingresso: fra la porta esterna e quella interna c'era infatti un'intercapedine di circa mezzo metro che fungeva da isolante termico. In quasi tutte, in un angolo, c'era un'icona.

A Gorlowka, invece, c'erano case a uno o due piani, e provviste di bagno, un po' sullo stile di quelle che andavano da noi a cavallo della Prima Guerra Mondiale. In esse c'era anche una radio, se così può chiamarsi. Si trattava in realtà di un semplice altoparlante attraverso il quale, collegandolo a una presa, si poteva ascoltare quanto la radio stava dicendo; non c'era cioè possibilità di selezionare una stazione ma solo di ascoltare quello che qualcuno (le autorità, forse) decideva di trasmettere.

Gente semplice e genuina, tanto gli Ucraini che i Russi, e pronta all'amicizia. Una circolare del Comando CSIR invitava i militari a tenere buoni e corretti rapporti con la popolazione, e ricordava la grande attitudine di tutti i popoli slavi ad apprendere le lingue straniere. Infatti, in breve tempo essi avevano imparato le nostre canzoni, in italiano, ma anche in dialetto, e spesso le cantavano assieme ai nostri soldati. In molte abitazioni era appesa al muro una balalaika, sorta di chitarra con cassa triangolare.

I Russi amano molto la musica come, e forse più profondamente dei napoletani. In molte case c'erano dei dischi a 78 giri con grammofono a valigetta e, oltre alle loro canzoni, non era raro ascoltare pezzi d'opera italiani cantati in russo oppure – quasi violento sprazzo di calore della nostra Patria lontana – «Solnze moe» (O sole mio). D'estate, nelle serate più pacifiche, nostri soldati e giovani donne intonavano insieme la loro celebre «Katiuscia» (che è ancora la sigla di Radio Mosca). Vi erano anche dischi con belle marce militari quale «Se domani ci sarà la guerra», il cui testo, altamente patriottico, era svilito da quelle parole (poi abolite) che esaltavano i nomi dei loro capi, da Stalin, a Timoscenko, a Woroscilov. Tra un canto e l'altro le donne ucraine rosicchiavano semi di girasole.

Presso i Bàrkina io andavo soltanto a dormire, mentre per i pasti mi recavo alla

CAPITOLO 6

mensa ufficiali del secondo scaglione (uffici logistici). Era il mio attendente invece a mangiare il suo rancio presso di essi, e a trascorrere con loro gran parte del suo tempo.

Finita la guerra, serbai a lungo dentro di me il desiderio di sapere la sorte di questa famiglia. Solo nel 1987, quando l'Unione Sovietica cominciò ad aprire qualche spiraglio nella sua cortina, provai a scrivere una lettera. Non sto a descrivere i dettagli delle indicazioni che fornii, sulla busta, perché essa giungesse a destinazione. Con mia immensa gioia, dopo qualche tempo mi giunse la risposta. Dopo il padre, anche la mamma era morta, ma le figlie si ricordavano ancora molto bene di me: per esse io ero ancora «il nostro ufficiale». Mi risposero... «Per 45 anni abbiamo sperato di ricevere vostre notizie e che siate vivo...» Una corrispondenza che si perpetua ancora oggi.

Molti avvenimenti mi tornano alla mente, sul periodo da me trascorso presso i Bàrkina.

Un giorno di agosto, il Capo Ufficio Auto, capitano Idolo Santopinto, mi inviò al parco a prelevare dei ricambi. Lungo una strada che si apriva tra due pareti formate dai candidi tronchi di un bosco di betulle, incontrai un reparto di artiglieria alpina, forse della «Tridentina». Marciavano «a passo di strada», in ordine perfetto, ed erano splendidi a vedersi: divise in ordine inappuntabile e muli superbi, gravati di some e bardati come disposto dai più rigidi manuali. Sembravano un reparto in parata, tanto da suscitare in me l'orgoglio per la mia italianità. Chi avrebbe potuto sospettare che quasi tutti quei giovani, così forti e fieri, di lì a pochi mesi sarebbero divenuti carne da macello, spopolando delle migliori risorse umane le nostre vallate alpine?

Il 23 agosto, recatomi all'isba, presso il fiume Cyr, a riprendere le sigarette, udii un coro di lamenti e pianti di donne. Mi dissero che si stava svolgendo, non lontano, la battaglia del Don. Dall'isba mi portai, per un viottolo, sulla strada principale, dove in quel momento stavano giungendo all'Ospedale da Campo due Lancia RO del 2° Autoraggruppamento. Sul cassone, gettati su giacigli di paglia, erano stipati numerosi feriti, fanti della «Sforzesca», appena giunta dall'Italia e i cui effettivi erano del tutto inesperti dell'ambiente in cui erano stati gettati ad operare. Per la prima volta vedevo e toccavo il vero e orrendo volto della guerra.

Tra quei poveri esseri martoriati, uno in particolare mi colpì: un fante, col volto imbrattato di sangue essiccato, che reggeva un biglietto dove il poveretto, non avendo forza per parlare, aveva scritto (come avrà fatto?) «Aiutatemi! Non riesco a respirare!»

Corsi a chiamare un medico e, allorché questi fu giunto, non reggendo alla vista di tanto strazio, mi allontanai riportandomi verso l'isba. Qui, rivolgendomi alle donne, non seppi trattenermi da una spontanea imprecazione:

«Io prenderei tutti i capi, da Mussolini a Hitler, da Stalin a Churchill... e li farei bruciare tutti insieme dentro una grande stufa!»

L'idea della stufa mi era venuta osservando quella che in quel momento riscaldava l'isba.

Il mio sfogo, e la mia frase così immaginifica, fece tornare il sorriso sul volto di quelle donne.

Ai primi di novembre, il Comando CSIR si trasferì più a nord, tra Radtscenskoje e Sciurinowka. Fu presso quest'ultima località, e in questo periodo, che si verificò un fenomeno singolare: un'invasione di topolini; un vero flagello!

C'era, nei pressi del Comando, un capannone il cui pavimento era ammantato da uno spesso strato di residui di fieno. Ogni volta che si apriva la porta, era uno spettacolo osservare l'intera superficie tutta percorsa da un fremito convulso, dovuto alle corse frenetiche degli animaletti.

Un nostro autiere, un lombardo detto «il Cek» (abbreviativo di Francesco), aveva ideato un ingegnoso marchingegno per eliminarli. Aveva riempito d'acqua a metà una tanica di benzina da cui aveva ritagliato la parte superiore. Sulla sommità aveva posizionato una tavoletta di legno basculante su cui, come esca, aveva posto un pezzetto di formaggio. Un'ulteriore tavoletta che da terra giungeva al bordo della tanica, fungeva da rampa di salita.

Il topo saliva la rampa, si avvicinava al formaggio, ma il suo stesso peso, pur se di pochi grammi, era sufficiente a spingere in baso la tavoletta oscillante. La bestiola scivolava nell'acqua dove, non potendo risalire la parete liscia del fustino, ben presto annegava, mentre la tavoletta con l'esca, di nuovo libera, tornava in posizione per accogliere una nuova vittima. Ogni mattina, quando il recipiente veniva vuotato, c'erano sempre non meno di una quarantina di topini morti.

Erano talmente invadenti, questi animaletti, che a volte di notte si insinuavano perfino nelle maniche del cappotto o nei pantaloni. Era sufficiente individuare la sua posizione, stringere le dita a pugno, per stritolare il topolino.

L'invasione creò non pochi problemi anche alla Sussistenza, che fu costretta a distribuire il formaggio ad altri magazzini, prima che le scorte venissero azzerate.

L'8 dicembre, finalmente, il mio sogno di una vita più attiva venne coronato, e mi venne affidato il comando dell'Autodrappello.

Il passaggio di consegne fu laborioso. Basterà ricordare quanti grattacapi mi diede un'Alfa Romeo, giunta presso l'O.A.R.E. di Bologna priva di un faro, come risultava da un verbale di constatazione. Chi l'aveva smarrito? l'Autodrappello o altri? Una banalità, all'apparenza; nella realtà, un problema dei più ostici. Tra le possibili soluzioni, un «verbale di smarrimento», il che avrebbe comportato l'individuazione del responsabile con relativo addebito. Verbale di usura? in questo caso avrebbe dovuto esserci il pezzo usurato, da mostrare all'eventuale ispettore. Causa di forza maggiore? allora bisognava inventarsi un combattimento, un incidente, o altro.

Tra i mezzi in organico all'Autodrappello, mi piace ricordare una Autounion Wanderer, vettura tattica che il generale tedesco Von Kleist aveva donato al generale Messe al quale poi era succeduto, per avvicendamento, il generale Zingales. Sembra che proprio su quest'auto abbia trovato la morte il capitano Borruto, colpito da una pallottola in piena fronte.

Nel contempo, quale Capo Ufficio Auto del Comando CSIR, al capitano Santopinto era subentrato il maggiore Luigi Mennielli. Era, questi, un furbo, il tipico esemplare di quegli ufficiali pronti a farsi forte del grado. Ricordo infatti che, nell'agosto del '43, dopo il rientro in Italia, dovendo io dare conto all'Intendenza degli automezzi perduti, chiesi al Mennielli una dichiarazione giustificativa in merito a uno Spa 38 R che, resosi inefficiente durante la ritirata, egli stesso mi aveva ordinato di versare al 6° Parco, a Gorlowka.

«Come si permette di chiedere una dichiarazione a un ufficiale superiore?» fu la risposta del Mennielli.

Avevo appena cominciato a familiarizzare con il mio nuovo incarico, quando la situazione iniziò a precipitare.

Correvano voci che al fronte le cose stessero prendendo una brutta piega, e chiari segni ce lo mostravano. Sintomatico il fatto che si parlasse di mandare in linea anche il Battaglione Genio Ferrovieri. Si vociferava tuttavia di spostamenti, e nessuno osava pronunciare la parola «ritirata». Un anziano tenente alpino, di Roma, a commento della situazione, continuava però a ripetere:

«Qua ce vo' lo stellone d'Italia!»

In mancanza di chiare notizie e di ordini, mi dibattevo nel dubbio se ordinare o meno di ripiegare l'officina leggera, quando giunse l'autiere Fiandino, conduttore di autovettura Mercedes tattica.

«Che notizie ci sono?» mi premurai di chiedergli.

«Al Comando hanno già staccato dai muri i quadri e le carte topografiche!» fu la significativa risposta.

Chiamato il sergente, gli ordinai di cominciare a ripiegare l'officina, che era ancora in fase di allestimento per la stagione invernale.

«Ci avevamo già pensato noi!» replicò il sottufficiale.

Nella notte sul 16, via telefono, giunse l'ordine di ripiegamento e tutti, freneticamente, ci dedicammo all'approntamento dell'autocolonna.

Il nemico più ostico, in quel momento, era il freddo. La temperatura era sui -30, e l'avviamento di ogni singola macchina costava una fatica enorme.

Tra il personale dell'Autodrappello, particolarmente in gamba per questa incombenza era Balestra, anziano autiere parmense, che era l'unico a saper mettere in moto il suo Spa 38 R (che egli affettuosamente chiamava «il mè Spa») col quale poi trainava gli altri mezzi da avviare al mattino. Originale, ed efficace, il sistema da lui adottato. Alla sera, al rientro al parcheggio, egli si poneva in bocca l'indice, bagnandolo di saliva per fargli acquisire maggiore sensibilità e, individuata con esso la direzione dell'aria più fredda, verso di essa dirigeva il retro dell'automezzo. Fatto ciò, vuotava l'acqua dal motore e dal radiatore dentro un secchio, che conservava all'interno di un'isba. Al mattino, per prima cosa egli forniva un «cicchetto» al motore, immettendo qualche goccia di benzina attraverso i 4 rubinetti di decompressione (simili a quelli del 18 BL); quindi, con qualche giro di manovella avviava il motore e, da ultimo, reintroduceva la stessa acqua che aveva provveduto a vuotare la sera prima.

Verso le tre, sfiniti dal freddo e dalla stanchezza, col favore della luce lunare, riuscimmo a rabberciare un'autocolonna, fatta di mezzi parte in moto, parte a traino. Sul posto, avevo lasciato il sergente maggiore Bussolati, con l'incarico di tentare l'avviamento di qualche altro mezzo, e con la promessa di tornare indietro a recuperarlo. Un motivo di rammarico, che rimarrà sempre nel mio animo come una ferita, è la perdita dell'autiere Mascherpa. Né io, né altri, riuscimmo più, in seguito, a sapere quale sia stata la sua sorte. Era, costui, conduttore di autofrigorifero Bianchi Miles carico di fusti di carburante. Notoriamente i Bianchi Miles, tutti a gasolio, erano di difficile avviamento. Egli era solito dire che non avrebbe mai abbandonato il suo automezzo. Nell'occasione, mediante traino, esso era stato messo in moto. Poiché la co-

CAPITOLO 6

lonna era partita da pochi minuti, egli aveva detto al sottufficiale che l'avrebbe raggiunta, ma da allora non fu più visto. Si pensa che abbia sbagliato strada, oppure che un'improvvisa inefficienza del mezzo lo abbia bloccato e che egli, campagnolo lombardo d'animo buono e semplice, non abbia voluto abbandonare il suo prezioso carico di carburanti.

Nostra destinazione era Tchedrowka ma, per un'errata interpretazione della carta, mi ritrovai sulla strada per Tschertkowo. Rimediato all'errore, e raggiunta la località stabilita, risalendo faticosamente controcorrente il fiume di automezzi in ritirata, tornai indietro a recuperare il bravo Bussolati, con una 1100 che, al contrario di altre vetture, non era stata ceduta allo Stato Maggiore per via di una foglia di balestra rotta. Alla guida, l'autiere Sarchi, di Pavia.

Da Tchedrowka, il giorno dopo, la ritirata proseguì in direzione di Tschertkowo, e fu presso questa città che subimmo un attacco aereo. Ero sfinito, e sulle prime non seppi capacitarmi di cosa stesse accadendo. Il rumore delle raffiche di mitragliatrice, lo interpretai come un disturbo al motore, come se stesse battendo in testa. Per fortuna il mio autista fu più rapido di me nell'afferrare la situazione sì che, bloccato il mezzo, ci gettammo subito fuori pista.

Le colonne in ritirata erano un serpentone interminabile, migliaia di automezzi che muovevano verso una sola direzione. Ma quelle più sconcertanti erano altre autocolonne di veicoli eterogenei, ben allineate sul margine destro della pista, senza soluzione di continuità; e molti avevano il cassone colmo di materiale. Sembravano anch'esse autocolonne in procinto di partire, ma in cabina non c'era nessuno: erano gli automezzi abbandonati per mancanza di carburante.

Fermatomi a soddisfare una necessità fisiologica, vidi accanto a me uno Spa 38 R nuovo di fabbrica. Già che c'eravamo, feci prelevare dallo stesso mezzo tutto l'olio della coppa e, allo scopo di renderlo inefficiente, feci asportare anche il magnete.

Quando rievoco la ritirata, e quello Spa 38, mi affiora sempre alla mente un piccolo particolare, per me piuttosto patetico, direi simbolico e quasi insignificante di fronte al pensiero di lunghissime colonne di nostri soldati, sbandati, che a piedi si muovevano sulla neve ghiacciata. Colonne che non ho visto in quanto si formarono nei giorni successivi. Lo Spa 38 R dell'epoca aveva i laterali di mica arrotolati al tetto della cabina, non essendoci ancora i cristalli. In pratica, la cabina era all'aperto, non offrendo riparo né dal freddo, né dalla neve o dalla pioggia.

Illuminato dal chiarore lunare, vidi in quel momento sulla cabina un lungo fucile che, in posizione obliqua, arrivava fin quasi al tetto della stessa. Era uno dei nostri vecchi fucili modello 91, quello dei fanti della guerra 1915-18 e di quelle successive. In un attimo affluirono e si accavallarono nella mia mente tanti ricordi di ciò che, da bambini, ci tramandavano i nostri vecchi, protagonisti della Grande Guerra e delle altre. La tristezza della ritirata si fece maggiore in me, a quella visione e al sorgere di quei ricordi. Il binomio «libro e moschetto», creato per gli studenti dalla gioventù del littorio, lo vedevo realizzato in quello di «autocarro e fucile», ormai entrambi inutili, essendo abbandonati.

Alle tante e ben più gravi visioni si aggiunse, nella mia mente, anche questa emblematica immagine della ritirata di Russia.

Nelle drammatiche sequenze della ritirata ognuno si ingegnava, per istinto di sopravvivenza, con i più disparati sistemi, di procurarsi un passaggio su un automezzo. Incontrai, un paio di volte forse, dei soldati nell'atto di fare «l'autostop» con in mano un «kanister», il fustino per carburanti di tipo tedesco: poiché era proprio il carburante l'elemento più appetito, quei soldati, forse più sagaci, forse più abili o più fortunati di altri, riuscivano con esso ad assicurarsi il passaggio, e insieme la salvezza.

Se tanti episodi negativi vengono raccontati, circa azioni di predaggio effettuate dai Tedeschi in quei giorni di marasma, io posso invece riferirne uno positivo. Ero col carro officina al collaudo di un'autovettura dalle parti della Beresina (nome storico di napoleoniana memoria), quando anch'io, nell'attraversare un bosco di betulle (in russo «beresa» significa appunto betulla), rimasi a secco. Di lì a poco, ecco sopraggiungere un'autocolonna tedesca. Feci, con il pollice verso, il gesto di chi chiede rifornimento ed un autista germanico, in coda alla colonna, si fermò, esaudendo la mia preghiera, e sottraendomi alla critica situazione. Come si può notare, gente buona e cattiva esiste presso tutte le latitudini.»

Nel rimandare alle pagine precedenti, relative alla storia dell'Autodrappello del CSIR, la lettura degli ultimi sviluppi e della conclusione della vicenda personale del nostro personaggio, chiudiamo la sua lunga e ricca testimonianza con il racconto di questo piccolo gesto di altruismo, insignificante se preso in sé, di valore simbolico incalcolabile, se rapportato invece alle atrocità, alla bestialità, alla cecità dell'odio con le quali la guerra ottenebra la mente umana.

I nostri lettori ricorderanno, sul chiuder-

si del 5° capitolo del I volume di quest'opera, la figura di Amedeo BERTON, nato a Scorzè (TV) il 23 settembre del 1909, oggi residente a Preganziol. Il suo racconto si chiudeva con una inquietante frase a lui rivolta dal capitano Uberti allorché, finita la guerra d'Africa, lo congedava con queste parole:

– Non è mica ancora finita, sai?!

– Piuttosto mi taglio una mano – fu la risposta del Berton – ma qui non ci torno più!

Invece...

Da questa parola, riprendiamo il resoconto delle sue vicende, restituendo la parola al protagonista.

«Invece, nel marzo del 1940, ecco un nuovo richiamo, e ancora una volta al 4° Autocentro.

Ero lì, una mattina, che dormivo sulla paglia, quando un furiere mi avvertì che mi volevano al Comando. Corsi su e, chi vi trovai? il... maggiore Uberti.

– Caro Berton – mi annunciò riprendendo la frase lasciata in sospeso tre anni prima – c'è un'altra guerra da fare!

e mi chiese di mettergli insieme una quindicina di autieri. Mi misi all'opera e, in breve, ricompattai l'intera ganga del '35.

Fummo inviati sul fronte francese, dove ci aspettavano 15 Fiat 634 con rimorchio pesante. Si partì per un «giro d'Italia», attraverso Piacenza, Ancona, Napoli, Taranto, a caricare carri armati, completi di equipaggio, che poi scaricammo a Pinerolo e zone limitrofe al confine francese.

A giugno, terminata questa lunga missione, il... tenente colonnello Uberti ci mandò a Treviso, dove si era appena costituito il 14° Autocentro. Non ricordo il nome del primo comandante, il secondo fu il tenente colonnello Astuti.

Per un anno e mezzo, fino alla fine del '41, non feci che requisire automezzi. Il tenente Kramer, di Gorizia, girava in continuazione per effettuare le operazioni di requisizione, vincendo l'ostruzionismo dei proprietari alcuni dei quali, per non cederli, mettevano fuori uso i loro autocarri. Dietro il tenente, passavo io, prelevavo i mezzi e li portavo in officina, dove venivano verniciati, ritargati, e mandati nei Balcani. Non bastavano mai, più se ne requisivano, più ne occorrevano.

Un giorno, un maledetto giorno, incappai in un certo capitano Penso, mutilato dall'Africa, che aveva l'incarico di reperire autisti con i quali allestire un autoreparto.

– Io ti vedo tutti i giorni a guidare camion – mi domandò – si può sapere che fai?

Gli spiegai, e tutto sembrò finito lì.

– Fatti furbo, Berton – mi avvertì Uberti – pare che stiano approntando un autoreparto per la Russia, e mi sa che ti vogliano incastrare!

– Piuttosto mi taglio una mano – risposi replicando il giuramento di 4 anni prima – ma stavolta non mi fregano!

Al primi del '42 l'autoreparto, con sede a Montorio Veronese, era quasi pronto, mancavano 6 o 7 autisti.

Aveva già un numero, il 245°, ed era dotato di 120 automezzi, che dovevano essere caricati sui pianali. Fu lo stesso tenente colonnello Astuti a ordinarmi di andare a Montorio, ad effettuare il caricamento.

– Stai tranquillo – tentò di rassicurarmi – che tu vai solo a caricare!

Non gli credetti affatto e, spinto dalla rabbia e dall'angoscia, scappai a casa mia, a Scorzé.

Venne a rintracciarmi il maresciallo dei carabinieri, al quale va dato atto di avermi saputo prendere con le buone.

– Berton, non fare sciocchezze – mi raccomandò – non disertare. Guarda, per aiutarti, ti firmo io stesso un giorno di permesso!

Eravamo in 4, e durarono venti giorni le operazioni di caricamento alla stazione di Verona. Ogni macchina veniva abbinata a un conduttore. A me venne assegnata una 1100 coloniale. Con essa mi recai a Gorizia a prelevare un capitano dei bersaglieri e con lui cominciai il giro dell'Europa, per individuare, nelle varie città, i luoghi di sosta per i reparti diretti in Russia.

Tre giorni sostammo a Vienna, otto a Cracovia, otto a Leopoli, da dove tornammo a Cracovia. Il mio reparto era ancora a Montorio. Arrivò dopo venti giorni, e trovò il piazzale pronto per i mezzi e gli alloggi per il personale. Ancora dieci giorni fermi e, infine, partenza.

Nell'ordine, in autocolonne scaglionate, partirono il 245°, con le sue 120 macchine, e quindi il 248°, il 247°, il 246°; centinaia, migliaia di uomini e mezzi che si avviavano a recitare la loro parte nella tragedia dell'ARMIR.

Per una pista tutta in terra battuta raggiungemmo Leopoli, che trovammo pressoché rasa al suolo. Una breve sosta, e di nuovo avanti, senza fermarci fino a Kiev. Qui dovemmo sostare dieci giorni, in attesa che il genio riuscisse a completare un ponte di barche sul Dniepr. Un'impresa snervante, per i nostri genieri: non facevano in tempo a imbullonare una vite, che i Russi gliel'affondavano a cannonate.

Completato finalmente il ponte, attraversammo il fiume con le ruote che avanzavano a pelo d'acqua, anzi qualcosa sotto. Giungemmo a Poltava, e da qui a Rikowo, conquistata da una ventina di giorni.

Così appaiono le città russe dopo un anno di guerra. Nell'immagine, edifici distrutti a Rowno (foto A.S. Chiesa).

Eravamo ormai in piena bagarre, in piena zona di operazioni. Il nostro maggior disagio, era forse non tanto quello di dover combattere contro i Russi, quanto quello di convivere con i Tedeschi, nostri alleati.

Ogni volta che questi raggiungevano un villaggio, rastrellavano le donne, i bambini, i vecchi (i soli rimasti, poiché gli uomini validi erano tutti impegnati al fronte) li portavano fuori del paese e li falciavano a mitragliate... quei porci!»

(È, questa, un'imprecazione con la quale il Berton accompagna ogni sua frase riferita ai Tedeschi. Noi eviteremo di ripeterla, ma il lettore potrà aggiungerla a sua volontà, perché essa c'è sempre).

«Una volta – continua Berton, sempre sul tema dei cari alleati – *mentre eravamo nel nostro alloggiamento, venne a trovarci il comandante della 3ª Sezione, tenente Suardi, di Ancona, una persona squisita, un vero signore, il quale, rivolgendosi proprio a me:*

– Berton – mi disse – i miei uomini sono alla fame, da giorni non hanno nulla da mangiare. Sono andato a chiedere qualcosa ai Tedeschi, ma mi hanno accolto in malo modo. Oggi però, qua vicino, ho visto un campo di patate. Vorrei pregarti di venire domani sera con me, con la tua macchina, a raccoglierne.

L'indomani notte, con due o tre soldati, eravamo al campo; stavamo caricando, quando scorgemmo due tedeschi venire alla nostra volta.

– Svelto, Berton – bisbigliò veloce il tenente – copri di fango la targa!

Precauzione inutile, poiché i Tedeschi, avvicinatisi, lessero ugualmente il numero e fecero la spia. Pochi giorni dopo, ero davanti alla corte marziale.

Fortuna volle che il presidente del tribunale fosse anche lui veneto. Appena mi chiese le ragioni della nostra azione, risposi con due sole parole, nel nostro comune dialetto: – gh'avevamo fame!

Il magistrato, che teneva tra le due mani, aperto, il codice militare, fece un solo gesto: richiuse il volume e, insieme, chiuse il processo.

D'altronde, occorre dirlo, nell'economia del conflitto, gli autisti erano una componente troppo preziosa, per poterne perdere anche uno solo per un misero furto di patate.

Riprendiamo il filo del racconto. I Russi, durante la nostra avanzata, lasciavano terra bruciata dietro di sé, rendendo inservibile ogni cosa.

Un giorno, a Stalino, il mio reparto aveva appena trovato sistemazione. Io, essendo in servizio fuori, raggiunsi il campo il giorno dopo, e trovai tutti i miei compagni sdraiati a terra, in preda a violenti mal di pancia, con i medici militari attorno che si ingegnavano a recare un qualche rimedio. Era avvenuto che i Russi, ritirandosi, avevano gettato i cadaveri dei propri caduti nell'unico pozzo esistente in zona. L'acqua era stata utilizzata dai nostri, e quelle erano le conseguenze; vi furono due morti.

Nei primi tempi dal mio arrivo al fronte, giravo con la mia 1100 con un sergente maggiore a fare spese per il reparto, quando un giorno mi fermò nientemeno che il generale Messe, comandante in capo del Corpo di Spedizione Italiano, che mi volle presso il suo Comando (lo stesso Messe, per il servizio da me prestato, mi avrebbe in seguito donato la Croce ricordo del CSIR). Avveniva che, a causa dell'infamità dello stato delle piste russe, i motociclisti portaordini si ribaltavano in continuazione, con conseguenze spesso serie, per cui venne deciso di affidare il servizio postale alle autovetture. Per tutto agosto e settembre, e oltre, non feci che caricare e recapitare lettere e pacchi, da un punto all'altro del fronte; si pensi che il punto estremo da me toccato fu, a nord, il lago Ladoga, presso Leningrado, mentre a sud mi spinsi fino a Odessa, sul Mar Nero, dov'era il Comando della Marina.

Alle prime nevi, cominciò la baraonda. Il 20 ottobre ero a Tula, dietro la Divisione «Ravenna». I Russi avevano effettuato proprio qui il loro sfondamento. Tutti scappavano. Anch'io, col mio 1100, scappai, insieme a un commilitone di nome Bonolo. Fui agevolato, in questa fuga, dal fatto di conoscere bene le piste, per via dei tanti viaggi effettuati.

La steppa russa era solcata da sporadici canaloni naturali, denominati «balka» e ogni tanto, come in questo caso, qualche automezzo vi precipitava (foto A. Scolari).

CAPITOLO 6

Raggiunsi e superai Tschertkowo. Presso un paesino era accampato il 244°.

Un freddo!!! proprio a causa del freddo, tra i mezzi parcheggiati questo reparto ne teneva uno sempre acceso, per mettere in moto tutti gli altri a traino.

Il tenente era ancora in branda, ignaro di tutto. Come lo avvertii che i Russi stavano avanzando, adunata generale, e fuga altrettanto generale.

Lo stesso avvenne, dopo qualche giorno, presso un Comando Tappa tra Tschertkowo e Millerowo.

Insieme a noi, un fiume di truppe in fuga.

Due bersaglieri mi si pararono in mezzo alla pista, ed uno di essi:

– Autista – mi supplicò – fai un'opera di carità, carica questo capitano, che è ferito a una spalla!

A terra, sulla neve, il loro comandante perdeva copiosamente sangue da una vasta ferita. Con una corda gli serrai forte la spalla fermando l'emorragia. Lo caricai sul mio automezzo e con lui feci salire i suoi soldati.

Piangeva, poveretto, e invocava la moglie. Durante la notte, morì.

Ci fermammo per dargli sepoltura sotto la neve. In quel momento, a pochi metri, sfilarono velocissimi due carri armati russi; per fortuna non ci videro.

Terminata la breve, triste cerimonia, ci accingemmo a riprendere il viaggio.

– Ci siete tutti? – domandai; per maggior certezza, lasciai scorrere attorno la flebile luce di una torcia elettrica e, a cinque metri, notai un'ombra ritta e immobile.

Armi in pugno, un bersagliere ed io ci avvicinammo. La luce della torcia illuminò un'orribile statua di ghiaccio: tre alpini, abbracciati l'un l'altro, in piedi, morti congelati.

(L'episodio è raccontato, dallo stesso Berton, nel libro di Giulio Bedeschi «A Nikolajewka, c'ero anch'io» – Edizioni Mursia)

Tornai verso l'automezzo, e appoggiai le mani, rivestite di guanti, sulle sue lamiere. I guanti, per il freddo, vi rimasero incollati, tanto che dovetti sfilar via le mani e infilarle in un altro paio che tenevo a bordo, prima che, nel giro di pochi secondi, esse si trasformassero in due blocchi di ghiaccio.

In quel momento, accanto a noi, vedemmo passare degli autocarri tedeschi, rincorsi da soldati italiani che, aggrappandosi al bordo della sponda posteriore, tentavano di issarsi a bordo. Da sopra, alcuni soldati tedeschi, con violenti colpi del calcio dei loro fucili, schiacciavano loro le dita e li ricacciavano in mezzo alla neve.

Bene fece, in quello stesso periodo, il mio collega Cimieri. Un tedesco si era presentato ordinandogli di consegnargli il suo automezzo, con l'arroganza del padrone cui tutto è dovuto, e senza nemmeno porsi il dubbio che il titolare della macchina avrebbe potuto avere qualcosa da obiettare. Mentre il tedesco si stava accingendo a impossessarsi della macchina, volgendo le spalle al Cimieri, questi si sfilò il moschetto e gli vibrò una sonora randellata dietro la nuca; dopodiché, ripresa la macchina, se la svignò, lasciando il tedesco a terra. Chissà se si sarà più rialzato?

Alla vigilia di Natale, il 245° era accampato a Tornovi, nei pressi di Millerowo. D'improvviso, vedemmo i Russi apparire sulle alture circostanti, sventagliando nella vallata i fasci dei loro riflettori, e riversando su di noi un inferno di fuoco. Chi non morì, o non fece in tempo a fuggire, venne fatto prigioniero.

Come iniziò l'attacco, invece di scappare, insieme a due commilitoni mi lanciai verso una mitragliatrice e presi a rispondere al fuoco. Un proiettile di mortaio esplose a pochi metri, e una scheggia mi ferì a un ginocchio. Il mio amico Marcello Gardanega, che aveva cominciato a fuggire, accortosi che non l'avevo seguito, tornò indietro; al passaggio di un fascio di luce, mi scorse ferito a terra; si slanciò generosamente verso di me, mi portò fuori della portata della luce e dei proiettili nemici poi, presomi sulle spalle, mi caricò sul suo autocarro e mi portò dentro Millerowo, dove venni curato presso il locale ospedale da campo.

Col mio 1100, nel frattempo, era fuggito il Bonolo con un sergente. Ritrovai il mezzo tempo dopo, completamente incendiato da un proiettile russo, con ancora a bordo i resti carbonizzati del collega e del sottufficiale.

Restammo assediati a Millerowo per 29 giorni, insieme a soldati di tutte le nazionalità. C'era con noi anche il colonnello Uberti il quale, una notte, decise di tentare la fuga.

Prendemmo 6 nostre macchine e, sulla scia di alcuni carri tedeschi, riuscimmo a sgusciare fuori della morsa dei Russi.

Una volta fuori, il colonnello diede il via libera a tutti: che ognuno tentasse di salvarsi come meglio poteva.

Sacrificate tre macchine, accentrammo tutto il gasolio sulle altre tre e così, ben provvisti di carburante, e stretti tutti in cabina per difenderci dal freddo, viaggiammo per due giorni, fino a Dnjepropetrowsk, dove ci ricongiungemmo con il colonnello».

Chiudiamo qui il racconto di Amedeo Berton, come sul lieto fine si chiuderebbe un film. In realtà, mancavano ancora cinque mesi al rientro in patria, e più di due anni per la fine del conflitto. Ma questo, ce lo faremo raccontare da altri.

CAPITOLO 7

8 SETTEMBRE: TUTTI A CASA! (O NEI CAMPI DI INTERNAMENTO)

C'è una data, nella storia recente, attorno alla quale tutte le vicende si trovano imperniate e al cospetto della quale il Tempo è costretto, ossequiente, a scindersi nelle sue due componenti: il «prima» e il «dopo»; questa data è l'*8 settembre 1943*.

È opportuno, prima di addentrarci nell'esposizione dei fatti relativi a tale data, fare il punto della situazione e riferire gli episodi salienti che avevano condotto a ciò che in essa avvenne. Rivolgiamo perciò un'occhiata panoramica alla dislocazione e situazione delle forze italiane nel momento in cui, ai primi di luglio del 1943, gli Americani mettevano piede per la prima volta – con lo sbarco in Sicilia – sul territorio nazionale.

I territori africani delle colonie erano andati tutti perduti. Quelli dell'Africa Orientale erano ormai da due anni in mano agli Inglesi; tutti i militari italiani, se non erano morti o se non erano riusciti a fuggire, si trovavano in lontanissimi campi di prigionia.

Coloro che avevano combattuto in Africa Settentrionale, braccati dopo una fuga di migliaia di chilometri cominciata a El Alamein, in Egitto, avevano effettuato un'ultima vana resistenza in Tunisia e, il 13 maggio 1943 si erano arresi; perciò si trovavano ora per la maggior parte disseminati presso i PWO.

Quasi contemporaneamente, quanti erano riusciti a tirare in salvo la pelle dai ghiacci della Russia erano rimpatriati e i loro reparti, se non erano stati sciolti, tiravano a sopravvivere, decurtati degli uomini e privi di materiali.

Esistevano ancora, operativi pur tra mille difficoltà di rifornimento, i reparti impegnati sul territorio nazionale e nella penisola balcanica e quelli distribuiti tra le varie isole del Mediterraneo (Corsica, Ionie, Creta, Rodi, ecc.).

All'inizio delle ostilità le forze italiane ammontavano a 75 divisioni. Di queste, due erano andate perdute nella campagna d'Etiopia, 25 in Africa Settentrionale e praticamente 10 in Russia. Da quest'ultimo fronte, in verità, erano riusciti a rimpatriare circa la metà degli effettivi ma, essendo andati perduti l'armamento e l'equipaggiamento, le loro unità avrebbero dovuto essere ricostituite con l'immissione di complementi e interamente riequipaggiate. Per avere un'idea tangibile della situazione dei materiali relativi a questa campagna, basterà ricordare che erano tornati in Patria 20 pezzi di artiglieria sui 960 che erano partiti e 2.000 veicoli su 12.000.

Restavano, pertanto, 38 divisioni efficienti, più una ventina che erano state costituite durante la guerra. Di esse, ben 36 erano disseminate per l'Europa.

Il territorio nazionale aveva perciò disponibili, per la difesa, una ventina di divisioni, di cui una sola motorizzata. Per quanto riguarda quelle corazzate, si stava faticosamente cercando di ricostituire l'«Ariete», completamente distrutta in Africa.

Il 10 luglio 1943, dopo aver preventivamente occupato le isole Pelagie, gli Anglo-Americani sbarcarono in Sicilia. A fronteggiarli, c'erano il XII Corpo d'Armata, con le Divisioni «Aosta» e «Assietta» e il XVI (divisione «Napoli»

CAPITOLO 7

più la 206ª e 213ª Costiere). Di riserva, la «Livorno», la Divisione Corazzata tedesca «Hermann Goering», e la 15ª Divisione Granatieri Motorizzata germanica.

Contro queste forze, il giorno 11 si scagliarono 11 divisioni americane. La sproporzione delle forze era molto più netta di quanto le cifre possano indicare, perché occorre ricordare che le divisioni italiane erano binarie (perciò ne occorrevano 3 per farne 2) e che le divisioni costiere erano irrilevanti per una condotta manovrata delle operazioni, dovendo ciascuna coprire tratti di costa di oltre 100 chilometri. Ma non era tanto il divario di uomini quanto quello degli armamenti a rendere improponibile il confronto: 3.000 carri armati degli Alleati contro i 300 delle forze dell'Asse, 5.000 aerei contro 520, 2.590 unità navali contro nessuna (visto che le poche navi italiane presenti non vennero neppure mosse).

Tuttavia, l'attacco iniziale venne validamente contrastato dalla «Livorno» e dalla «Hermann Goering» e riuscì solo per il decisivo apporto fornito dai cannoni della flotta americana che sparò ben 3.200 colpi di grosso calibro.

Il precipitare della situazione portava, il 25 luglio, alla caduta del Fascismo e all'arresto di Mussolini. Subentrava, quale Capo del Governo, il maresciallo Badoglio.

Dopo 38 giorni di resistenza, le superstiti forze italo-tedesche dovevano indietreggiare. Lasciata la Sicilia e attraversato lo Stretto, cominciarono a risalire la penisola. Febbrili trattative intanto si svolgevano tra il nuovo governo italiano e le autorità inglesi e americane. Come tre anni prima si era intervenuti a fianco dei Tedeschi perché li si vedeva sicuri vincitori, ora che appariva sicura la loro sconfitta, li si abbandonava per cercare una pace separata. L'alleato però, benché perdente, metteva ancora molta paura. Preoccupazione del governo italiano era perciò quella di trovare la strada per passare dalla parte dei nuovi vincitori senza subire le rappresaglie degli ex alleati. E non seppe far di meglio Badoglio, una volta firmata la pace separata, che emanare quel famoso proclama nel quale si invitavano i soldati italiani a «cessare le ostilità contro gli Americani e gli Inglesi, ma a rispondere a ogni attacco, da qualunque parte esso provenga».

Il massimo dei capolavori tipici dell'arte di comandare dei vertici militari italiani, di cui Badoglio era un degno rappresentante (ah, quel maledetto vizio di emettere ordini a confronto dei quali la Sibilla Cumana avrebbe raccattato, nel timore di sfigurare, le foglie sulle quali disperdeva i suoi oracoli! ordini nei quali, per il timore di assumere la piena responsabilità da parte di chi li emana, si può interpretare tutto e il contrario di tutto). Un ordine talmente chiaro, quello del proclama, che la prima domanda sorta spontanea nella mente di centinaia di migliaia di Italiani ancora in divisa sparsi per l'Europa e in ascolto alla radio fu: «E ora, cosa dobbiamo fare?»

Quello che dovevano fare lo sapevano invece molto bene i Tedeschi che, ovunque si trovarono, disarmarono i reparti italiani, facendone prigionieri tutti gli effettivi e deportandoli in Germania, salvo pochi che, per opportunismo o per fede, accettarono di collaborare con essi.

Se l'atto di resa si riprometteva di risparmiare lutti alle popolazioni italiane, l'obiettivo venne macroscopicamente mancato. Per quasi due anni ancora sul nostro Paese si sarebbero susseguiti combattimenti, bombardamenti, attentati e rappresaglie che provocarono migliaia di vittime specie tra la popolazione civile, in quella che venne chiamata Guerra di Liberazione e che sarà l'oggetto del prossimo capitolo.

L'8 settembre per i reparti automobilistici

Come tutte le unità delle FF.AA., anche i reparti automobilistici si trovarono avvolti nel marasma universale che in quel giorno si impadronì del Paese.

Impossibile ripercorrere le vicende di tutti i singoli reparti, forse diverse tra di loro ma tutte accomunate dal medesimo clima di disorientamento, precursore dell'angoscioso dissolvimento che per molti di essi fu la conclusione naturale e inevitabile. Ci limiteremo a ripercorrere, sulla scorta di memorie scritte dai loro stessi comandanti, le peripezie di alcune unità del Corpo, di varia consistenza e attività, dislocate sull'ampio ventaglio dei teatri di operazioni. Esse serviranno a commemorare e a fissare nel tempo quelle di analoghi reparti travolti, negli stessi luoghi e nelle stesse data, dallo stesso avverso destino.

In Italia

Lampedusa venne investita dalle ondate di sbarco prima ancora della Sicilia. L'isola si colloca infatti tra l'Africa e la nostra isola maggiore; risultò logico perciò per gli Alleati, portata a termine la campagna in Africa Settentrionale, incontrarla sul proprio cammino. Essi infatti la occuparono e se ne servirono come testa di ponte.

Sulla piccola isola operava la *29ª Autosezione speciale mista*. I suoi automezzi, dovendo utilizzare acqua di mare per l'impianto di raffreddamento, subirono danni tali ai radiatori da diventare in breve tempo quasi tutti inservibili. Il mancato arrivo di pezzi di ricambio fece sì che, sul finire di maggio del 1943, soltanto 2 Lancia 3 RO e 4 18 BL (!) fossero ancora marcianti. Anch'essi cessarono di funzionare l'11 giugno successivo, quando i primi violenti bombardamenti misero fuori uso le poche e malmesse strade dell'isola.

Quando gli Alleati misero piede a Lampedusa, furono sorpresi di non trovare neppure un mezzo efficiente: ciò che era stato risparmiato dall'usura e dalle bombe, era stato manomesso dagli stessi autieri, per non lasciarlo al nemico.

In Sardegna, il *13° Parco Automobilistico* aveva trascorso tutto il periodo bellico a riattare, modificare e riparare camion provenienti dalla requisizione, molto spesso estremamente vetusti (anche 18 BL), spesso sotto incursioni e bombardamenti aerei che lasciavano presagire, da un istante all'altro, uno sbarco che invece non avvenne mai.

Nel settore dei trasporti, il personale degli *Autoreparti pesanti 21°, 22°, 55°* e *120°* (del 14° Autoraggruppamento), intervenne a più riprese in soccorso della popolazione civile vittima dei bombardamenti.

L'efficienza del personale venne fortemente condizionata dalla malaria che presso alcuni reparti giunse talvolta a metter fuori combattimento l'80% degli effettivi. Dopo l'8 settembre, gli autoreparti si posero al servizio degli Alleati.

Molto più ricche di drammatici eventi, ovviamente, le vicende che interessarono i reparti di stanza in Sicilia.

A Caltanissetta era dislocato il *12° Parco Automobilistico* che, il 7 luglio del 1943, ebbe il suo battesimo del fuoco, con un bombardamento operato da 12 aerei. Pochi i danni, in verità, ma l'episodio appariva già come un messaggio denso di funesti presagi su ciò che si prospettava all'orizzonte.

La Direzione del Parco, nella circostanza, impartì disposizioni e istruzioni ai propri militari affinché, al ripetersi degli attacchi, non si lasciassero prendere dal panico e non tentassero inutili e caotiche fughe ma, conservando calma e lucidità, cercassero rifugio dietro appositi paraschegge.

Il giorno successivo, mentre gli ufficiali erano a rapporto, il bombardamento fornì la sua replica, stavolta più precisa: 3 automezzi vennero incendiati, altri danneggiati e le infrastrutture subirono seri danni. Nonostante le esortazioni del giorno precedente, gli ufficiali fecero molta fatica a tenere in pugno la situazione e sedare il panico che si era impadronito della truppa.

Il 9 luglio, in un crescendo di tensione, l'attacco si estese a tutta la città, e il Parco subì mitragliamenti a più riprese, sì che venne deciso di attendare il personale tra i boschi del vicino Colle del Redentore, a distanza di sicurezza dagli obiettivi.

Il giorno 10 cominciarono ad affluire i primi soldati sbandati provenienti dal sud dell'isola. Questi vennero inviati presso l'Intendenza che ne decise il rinvio ai reparti di appartenenza. Erano, purtroppo, i primi segnali di fumo annuncianti l'arrivo di un incendio di cui non si riusciva ancora a definire l'entità e l'estensione. Il flusso infatti continuò, intensificandosi, il giorno 11, e da dietro le montagne si cominciavano a sentire i colpi delle artiglierie, a significare l'approssimarsi della linea del fuoco.

Il 12, la Direzione Automobilistica cercò di diffondere notizie rassicuranti sull'esito dei combattimenti, impietosamente smentite dal rombo sempre più vicino e distinto dei cannoni e dagli attacchi che si facevano sempre più intensi. Verso mezzanotte questi raggiunsero la massima violenza. Al termine, tutto appariva sconquassato: il Parco era ridotto a un ammasso di macerie. Il direttore decideva per il ripiegamento di ciò che era rimasto.

Il giorno 13, il caos regnava sovrano. Si interruppero tutti i collegamenti con la Direzione Automobilistica. Un dispaccio proveniente dal Reggimento Guide diretto al Comando della 6ª Armata, annunciò che il fronte, retto dai Tedeschi, aveva ceduto. Il bombardamento della notte aveva generato numerosi incendi; per colmo di sventura

8 SETTEMBRE: TUTTI A CASA! (O NEI CAMPI DI INTERNAMENTO)

CAPITOLO 7

le esplosioni avevano provocato anche la rottura delle tubazioni dell'acqua, sì che ogni tentativo di spegnimento si rivelò impossibile. Non più contrastato, il fuoco si estese a tutti i capannoni e in poche ore tutti i materiali a disposizione delle FF.AA. di Sicilia andarono perduti.

Con i pochi mezzi disponibili, il direttore ordinò l'evacuazione del personale, o meglio di una parte di esso, poiché il grosso dovette farsela a piedi.

Mentre il Parco si allontanava, in Caltanissetta entravano i primi carri armati tedeschi ripieganti per tentare una difesa ad oltranza dall'interno della città.

Il ripiegamento avvenne verso Castroreale. La Direzione Automobilistica, finalmente ricontattata e interpellata con la speranza di riceverne disposizioni, consigli e aiuti, altro non fu in grado di fare che riversare sul direttore del Parco la responsabilità delle perdite dei materiali, dimenticando che queste si erano verificate proprio per mancanza di automezzi, quegli stessi automezzi che essa non aveva saputo fornire, nonostante le reiterate richieste.

Il giorno 14, mentre il Parco tentava di riorganizzarsi a Castroreale, dal momento che Caltanissetta risultava ancora non occupata, gli automezzi vennero rispediti in città per tentare di recuperare quanto possibile dalla sede abbandonata.

Da qui ai primi di agosto, l'attività del 12° venne concentrata nell'organizzazione di frazioni di parco in zone riparate a sud di Milazzo.

Il 4 di agosto, con il precipitare della situazione, la Direzione Automobilistica ordinò il passaggio del Parco sul continente. Ad accompagnare l'imbarco, il solito, immancabile concerto a base di bombe.

La descrizione delle vicissitudini attraversate dal Parco al suo arrivo in Calabria è chiaramente esplicativa del momento e dello stato di parossismo generali. Per cominciare, fu impossibile reperire viveri, in quanto nessun Comando sembrava autorizzato a darne. Cominciavano anche a verificarsi le prime diserzioni.

L'11 agosto, in uno scenario di assoluta anarchia, cominciarono ad arrivare i primi soldati sbandati, a gruppi o isolati. Questi si raggruppavano non sulla base della loro appartenenza ad un reparto o all'altro, ma a seconda di come il caso li faceva incontrare.

Nessuno sapeva più dove fosse l'Intendenza e inutili risultarono le richieste di informazioni in tal senso rivolte ai vari Comandi della zona.

Alle 21,50 giunsero 15 militari provenienti dal drappello dell'Intendenza, con una bassa di aggregazione dalla quale non era in alcun modo desumibile dove quella fosse. Erano stati lasciati liberi e abbandonati a se stessi ed erano accompagnati da un sottufficiale che però non apparteneva al loro reparto.

Il giorno 13, in questa situazione di indescrivibile baraonda, il 12° partiva di nuovo, in cerca di miglior fortuna a Sulmona.

Il *12° Reggimento Autieri* si componeva di un deposito con officina territoriale e due gruppi rispettivamente su 2 compagnie auto e 4 compagnie d'istruzione. Esso era preposto alla formazione degli autieri per tutta la 6ª Armata e ad effettuare riparazioni e trasporti per il Comando Difesa Territoriale di Palermo.

In quello scorcio del 1943, il Reggimento subì numerosi bombardamenti, con perdite anche rilevanti di uomini e materiali.

In un giorno del 1943 che il relatore non riesce a precisare, una sua sezione si era recata al porto a caricare delle munizioni da alcuni piroscafi colà ormeggiati, quando si scatenò un violento bombardamento aereo. Gli autieri rimasero imperterriti al loro posto, nonostante l'inferno di fiamme e le esplosioni.

Proprio quel giorno il sottotenente G. Battista Canonero, di Genova-Nervi, comandante della sezione, aveva ricevuto la visita del padre ma, volontariamente, aveva rinunciato al permesso, ripromettendosi di incontrare il proprio genitore a conclusione del servizio. Egli era sulla banchina, assieme ad un autiere, quando entrambi sparirono, disintegrati, letteralmente polverizzati. A bombardamento concluso, i sommozzatori che si erano immersi nel tentativo di recuperare qualche resto non riuscirono a trovare nemmeno il più piccolo brandello dei loro corpi. Altri 8 autieri vennero trovati morti sotto le macerie del porto.

Il Reggimento era del tutto privo di ricoveri. Un suo gruppo avrebbe dovuto fornire il suo contributo alla difesa del territorio, col compito specifico di difendere il nodo ferroviario di Palermo.

Autocarri distrutti da un bombardamento anglo-americano (foto SME - Ufficio Storico).

Alle 19 del 22 luglio, il Comando di Reggimento emanava la sua ultima comunicazione, informando il proprio personale del fatto che gli Alleati erano entrati in Palermo e soggiungeva, quale ultimo suo atto di comando: «Si salvi chi può: ognuno adoperi ogni espediente per sottrarsi alla cattura!».

Il *218° Autoreparto* appartenente al XXXIII Autogruppo era stato destinato, in un primo tempo, alla campagna di Russia, quando un contrordine lo dirottò invece verso la Sicilia. Qui esso operò per tutta la durata delle operazioni per trasportare truppe al fronte.

Ricevuto infine l'ordine di riattraversare lo Stretto, fu una delle poche unità a lasciare l'isola al completo dei suoi effettivi e a raggiungere, compatta, il 4° Reggimento Autieri di Verona.

L'*Autoreparto Comando* dello stesso XXIII Autogruppo, il 10 luglio, col nemico alle porte, era dislocato a Bellia, nelle immediate adiacenze della polveriera di Piazza Armerina.

Il maresciallo capo deposito comunicò una prima volta di aver ricevuto l'ordine di far saltare la polveriera ma, ciononostante, il Comando di Autogruppo ordinò all'Autoreparto di non muoversi fino a suo ordine.

A nulla valse neppure il secondo avvertimento del sottufficiale: il Comando di Autogruppo, imperterrito, insistette sull'ordine di non muoversi.

Solo dopo che la tremenda esplosione aveva squassato la regione e mentre sulla sede dell'Autoreparto stavano ancora piovendo schegge e brandelli di fuoco, venne dato l'ordine di ripiegare fino a Messina.

Al sopraggiungere degli Americani, l'unità risalì, a piedi, tutta la costa tirrenica della Calabria e della Basilicata fino a Nocera Inferiore, dove finalmente poteva affidarsi al treno che l'avrebbe portata al 4° Reggimento Autieri, a Verona.

I militari del *Battaglione Movimento Stradale*, nella stessa circostanza, oltre ai bombardamenti e mitragliamenti cui

CAPITOLO 7

i nemici sottoposero la loro sede e i loro automezzi, dovettero vedersela anche contro i cari alleati tedeschi i quali, minacciandoli con i mitragliatori, tentarono più volte di impadronirsi dei loro automezzi; senza, peraltro, riuscire mai nell'intento in quanto, alla minaccia, gli autieri rispondevano brandendo, ben in vista, una bomba a mano, come a dire: «Amico, se spari, sei fregato anche tu!».

La *37ª Officina Mobile Pesante* era giunta in Sicilia il 19 maggio del 1942. Per più di un anno lavorò su mezzi di requisizione, perciò quasi tutti in cattivo stato e delle più svariate case e modelli, con la conseguente abituale e cronica mancanza di ricambi alla quale supplì, il più delle volte, con il sistema della cannibalizzazione dei mezzi inefficienti.

Dopo aver ripiegato anch'essa fino a Messina, all'approssimarsi degli Americani mise fuori uso tutti i propri macchinari, poi, passato lo Stretto, raggiunse il 7° Centro Autieri a Firenze.

Il *132° Reggimento Autieri di marcia*, di stanza a Caserta, al comando del colonnello Oscar Postolis, era articolato su 4 gruppi. Tra i suoi compiti, quello di difendere il campo di aviazione di Pomigliano d'Arco da eventuali discese di paracadutisti nemici.

La caserma era costituita da una serie di capannoni piuttosto moderni e in muratura, dove alloggiavano i militari di truppa. Forse, in precedenza, erano stati sede di un'industria di medie dimensioni. Detti capannoni erano situati su un vasto terreno solcato da strade asfaltate, il tutto circondato da muri.

L'officina era sistemata in uno di questi capannoni e così anche un fornitissimo «spaccio».

Il Comando era subito dopo l'ingresso, in una grande baracca militare smontabile; e gli autogruppi avevano il loro comando in baracche simili, ma più piccole. La zona era retrostante il Monumento ai Caduti e nei dintorni erano altri insediamenti militari. I suoi rifugi antiaerei altro non erano se non le fronde degli alberi disseminati nei campi adiacenti.

Con la situazione che diveniva di giorno in giorno più critica, lo S.M. decise di trasferire l'unità a Forlì. La partenza sarebbe dovuta avvenire per ferrovia, ma proprio in quei giorni (28 e 29 agosto) la stazione di Caserta era stata bombardata e resa inagibile, per cui

Mosorrofa (RC). L'armistizio è vicino. Uno Spa TL/41 in perlustrazione (foto Museo Storico).

Il 132° Reggimento Autieri di marcia in sfilata nella sua caserma di Caserta (foto A. Dani).

il Reggimento dovette trasferirsi per via ordinaria fino a Formia.

La partenza avvenne in due aliquote, nei giorni 4 e 5 settembre.

Già l'avvio del primo scaglione nasceva sotto cattivi auspici; esso venne infatti posticipato di un'ora in quanto, per gran parte della notte, tutta la zona venne investita da nuovi bombardamenti.

Formia dista da Caserta circa 80 chilometri che la colonna impiegò ben 4 ore e mezza a coprire. L'estrema lentezza era dovuta in parte al bombardamento di poche ore prima che aveva provocato danni alla rotabile e lasciato anche bombe inesplose sulla carreggiata. Una di esse esplose, a scoppio ritardato, in mezzo ai campi, a cinquanta metri circa, e due o tre militari rimasero feriti dalle schegge o dalla caduta dal mezzo dovuta allo spostamento d'aria.

Altra ragione del rallentamento scaturiva dall'intasamento delle strade dovuto soprattutto alla gran massa di autocarri tedeschi diretti verso il sud, cioè verso le zone di combattimento.

Mezzi e uomini vennero caricati sui treni mentre, a intervalli irregolari, si ripetevano i bombardamenti, sia in zona che nei dintorni.

Il giorno 6 il Reggimento giungeva a Forlì ma, anche qui, pur a così considerevole distanza dalla base di partenza, la musica non cambiava: incursioni e bombe.

La sera del 9 settembre, si presentarono alcune autoblindo tedesche ad occupare la caserma. Nonostante che il Comando del Corpo d'Armata di Bologna avesse esplicitamente ordinato di consegnare loro le armi, gli autieri si ribellarono alla prepotenza e aprirono il fuoco con i loro moschetti; ma cosa avrebbero potuto contro le armi automatiche e i cannoncini delle autoblindo? Infatti vennero ben presto sopraffatti e vi furono anche delle vittime.

Il giorno dopo, quanti non ebbero la fortuna di trovarsi fuori sede (in pratica tutti i sottufficiali e i militari di truppa e, tra gli ufficiali, quelli di servizio) furono caricati sugli stessi automezzi del Reggimento e portati verso il nord.

Gli ufficiali superstiti, riunitisi assieme al comandante, ebbero, da questi, una licenza illimitata. Da quel giorno, ognuno avrebbe seguito il proprio destino: il 132° Reggimento Autieri non esisteva più.

A margine si dirà che, all'atto del conferimento della Croce di Guerra agli

CAPITOLO 7

ex combattenti, il personale del 132° ne venne escluso, non avendo preso parte ad alcuna campagna, anche se nessuno potrà negare che di guai, tra bombardamenti, fughe e prigionia, anch'esso ebbe la sua brava razione.

Il *LXI Autogruppo Pesante*, al comando del «Ragazzo del '99», tenente colonnello Domenico Latilla, aveva il proprio Comando a Formia, con gli autoreparti 254°, 257°, 258° variamente frammentati per la provincia di Latina.

Nella notte tra l'8 e il 9 settembre il presidio di Formia era stato sottoposto a intenso bombardamento. Mentre il comandante ispezionava la sezione Comando per accertare i danni, veniva informato che il 254° era circondato da truppe tedesche, dotate di armi automatiche, che intimavano la resa e la consegna del materiale automobilistico.

Dopo aver diramato l'ordine alle restanti unità dipendenti di difendere con ogni mezzo il proprio materiale, l'ufficiale si recava sul posto e constatava che un battaglione tedesco aveva già disarmato tutto il 254°. Dopo aver conferito con il comandante tedesco, il Latilla riuscì a strappare la concessione di mandare a Roma una sola sezione, dopodiché si allontanò, raccomandando al sottotenente Zimaglia, lasciato sul posto, di fare del tutto per eludere la vigilanza tedesca e far svicolare, col buio, anche le altre sezioni.

Ciò fatto, egli si portò presso la sede del 258°, dove ordinò al comandante interinale (il titolare era fuori con un'autocolonna diretta a Napoli) di lasciare Formia e dirigersi con tutto il reparto a Manarola, paesino sperduto fra i monti.

Il Latilla e il suo aiutante maggiore si recarono poi al Comando Presidio a chiedere se vi fossero ordini. Portone sprangato. Bussato, si affacciava... una suora e, mentre i due ufficiali domandavano spiegazioni, si videro aggrediti da due sottufficiali tedeschi che li disarmarono delle pistole mentre due soldati li tenevano sotto tiro. Privati anche della vettura, venivano rimessi in libertà.

Recatisi di corsa al Comando dell'Autogruppo, lo trovarono anch'esso circondato dai Tedeschi che anche lì avevano disarmato i militari italiani, appropriandosi delle macchine e di tut-

Il Colonnello Oscar Postolis incita i suoi soldati del 132° prima di un incontro di calcio (foto A. Dani).

to il carburante.

Il comandante, quale ultima risorsa, inviò un sottufficiale ad avvertire una batteria della difesa costiera perché facesse fuoco sugli stessi automezzi italiani, ma quegli tornava annunciando che là gli uomini avevano abbandonato i pezzi ed erano scappati.

Riuniti tutti i suoi uomini ormai disarmati, egli raccomandava loro di restare sul posto ma, verso le 15, la truppa disertò in massa. I pochi rimasti (gli ufficiali, i sottufficiali e pochi militari) si riunirono in località appartata, per timore di nuovi bombardamenti, quando giunse il comandante del 257° ad annunciare che anche il suo reparto aveva subito la sorte degli altri.

Verso sera, il comandante, facendo appello al senso dell'onore, pregò i suoi dipendenti di non fuggire, ma poco dopo alcuni ufficiali ed altri militari disertarono anch'essi. Con il tenente colonnello Latilla rimasero due ufficiali e tutti i sottufficiali. Con essi si cercò di mettere in salvo il carteggio del Comando. Il sottotenente Mola fu inviato a Roma, per informare della situazione la Direzione Trasporti dello Stato Maggiore.

Alla spicciolata, altri militari disertarono, sì che, rimasto con 1 ufficiale, 1 sottufficiale e 1 autiere, il comandante si diresse a Manarola, per raggiungere l'unico reparto ancora libero.

Qui trovò anche il comandante del Presidio di Formia che, fuggito colà, aveva organizzato la piazza a difesa. Cominciarono però a mancare i viveri, essendo stati catturati dai Tedeschi anche i magazzini della sussistenza.

Il giorno dopo, anche da Manarola cominciarono, intensificandosi sempre più, le diserzioni, incoraggiate dalla visione di ufficiali e soldati di passaggio anch'essi in fuga, dalla sobillazione della popolazione civile timorosa che la presenza di quei militari scatenasse la reazione dei Tedeschi e dalla mancanza di viveri.

Il 13 giungeva notizia che a Roma era cambiato il governo e che il nuovo fosse ridivenuto amico dei Tedeschi.

L'indomani, il Latilla si recava a Gaeta, per avere, direttamente dal Comando tedesco, informazioni sulla situazione, ma senza sortire alcun esito. Tornato a Manarola, trovò che tutta la piazza si era arresa alle intimazioni dei Tedeschi. Ai rimanenti, disarmati, veni-

Ancora un'immagine degli ultimi giorni di guerra contro gli eserciti alleati. Si lavora per liberare un autocarro dal fango, mentre gli Americani incalzano, nella zona di Mosorrofa (RC) (foto SME - Ufficio Storico).

va ordinato di raggiungere i centri di mobilitazione.

Significativa fu anche la travagliata odissea dell'*84° Autoreparto Pesante*, distanza a Ceva (CN).

Esso partiva, il 1° di agosto, con un'autocolonna di 72 automezzi, diretto a Casoria, dove giungeva il 5 successivo. In cinque giorni di viaggio, altrettanti attacchi aerei, rispettivamente a La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Formia, Napoli.

Caricati viveri e munizioni, il 6 mattina i mezzi partirono per Villa San Giovanni, divisi in 4 aliquote. Alle 17 dello stesso giorno erano a Cosenza dov'era in atto, proprio in quel momento, un bombardamento che costrinse l'Autoreparto a trovare rifugio per i mezzi in un bosco vicino alla città. La circostanza non fu esente da risvolti positivi: tirati giù fornelli e pentole, per la prima volta dopo sei giorni gli autieri poterono ristorarsi con un rancio caldo.

Alle 14 del 7 agosto l'autocolonna si rimise in movimento e, nel tratto tra Cosenza e Vibo Valentia, venne sottoposta ad altri attacchi.

A Vibo, il locale Comando Presidio, venuto a conoscenza della natura del carico, vietava agli automezzi l'ingresso in città e ne disponeva il parcheggio fuori del centro abitato, parte in un uliveto, parte lungo un viale alberato esterno.

Il giorno 8, partenza e arrivo a Gioia Tauro, con parcheggio ancora in uliveto. Il Comando della 52ª Base, ubicato a Palmi, non essendo stato informato dell'arrivo dell'autocolonna in zona, non sapeva, come si suol dire... che pesci pigliare.

La situazione, già paradossale, divenne grottesca allorché il rappresentante presso la Base dell'Intendenza FF.AA. in Sicilia scoprì che le munizioni non erano adatte per le armi in dotazione alle truppe operanti sull'isola.

Venne deciso, infine, di scaricare le munizioni presso un deposito della zona. La missione, stanti gli ordini dell'Intendenza della 7ª Armata, che aveva disposto il servizio, avrebbe dovuto considerarsi conclusa ma...

Proprio in quei giorni frotte di militari sbandati sciamavano via dalla Sicilia, per cui i mezzi dell'84° vennero inviati a Nicotera ad effettuare un carico di questi soldati che, per l'inagibilità della stazione provocata dai bombardamenti, erano impossibilitati a proseguire.

Il comandante dell'Autoreparto fece presente a più riprese, al comandante della 52ª Base, l'ordine ricevuto di rientrare, ma quegli fu deciso e categorico: l'emergenza imponeva di trattenere i mezzi.

I soldati vennero caricati a Scilla e scaricati a Pizzo Calabro, cento chilometri più avanti, duecento fra andata e ritorno, distanza che alcuni autieri furono costretti a percorrere anche tre volte, in entrambi i sensi, nell'arco della stessa giornata.

Con tale ritmo di utilizzazione, la conseguenza non poteva essere che una: un progressivo stato di inefficienza dei mezzi. Il giorno 11, infatti, quelli disponibili erano ridotti a 40. Il Comando della Base, informato della cosa, non mutò la propria linea d'azione: utilizzare, fino a che erano marcianti, tutti i mezzi disponibili.

Alcuni autocarri venirono resi indisponibili non da usure, ma dagli stessi militari sbandati i quali, armi in pugno, se ne impadronivano per farsi trasportare.

Solo al mattino del 19 agosto, l'84° veniva rimesso in libertà e faceva ritorno a Nocera, dove arrivò il 21. Dal momento della partenza da Ceva, i chilometri percorsi erano stati, complessivamente, 300 mila!

Fino al 31 del mese, il tempo venne tutto dedicato alla riparazione dei mezzi così duramente provati.

Il 1° settembre, il reparto venne messo a disposizione del XXXI Corpo d'Armata e il 3 si portava a Colosini. A Lauria subiva un bombardamento che causava il ferimento di 3 autieri e il danneggiamento di altrettanti mezzi. Fino al 10 settembre furono trasportati truppe e materiali.

Il giorno 11 venne ordinato il trasferimento a San Lorenzo in Valle. Lungo il tragitto avvennero furiosi e cruenti scontri a fuoco con truppe tedesche in fase di ripiegamento: tra gli autieri vi furono 1 morto e 12 feriti, alcuni dei quali gravemente.

Dopo aver effettuato, in dicembre, servizi per gli Americani, il 21 febbraio del 1944 l'84° Autoreparto Pesante veniva sciolto.

Il 2° *Autotreno* era un reparto a disposizione dello SME e il giorno 8 settembre si trovava a Marcellina, località tra Tivoli e Monterotondo.

Il 9, lo SME ordinò al comandante del reparto di portarsi, mezzi e uomini, a Carsoli, verso l'Abruzzo. Qui giun-

to e privo di ulteriori ordini, egli tentò inutilmente di mettersi in contatto con il proprio Comando superiore, fino a che venne informato che sia il Capo di Stato Maggiore Generale che il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito si erano diretti a Chieti.

D'iniziativa, il reparto si portò anch'esso verso questa città, dove giunse giusto in tempo per raccogliere la notizia che i due alti ufficiali si erano da poco imbarcati a Pescara, diretti a Bari.

Dopo alcuni scontri a fuoco con i Tedeschi, per fortuna senza serie conseguenze per via dell'ora notturna, e non trovando più alcuna autorità militare alla quale fare riferimento, il comandante decise di nascondere il reparto tra i boschi della Majella con la speranza, alimentata dagli avvenimenti bellici del momento, di un rapido arrivo degli Americani. Questi, come la storia racconta, avrebbero invece impiegato ancora sette mesi a fare la loro apparizione. Nel frattempo i Tedeschi, che sapevano dell'esistenza del reparto in zona, gli davano la caccia.

Verso il 20 settembre, ormai a corto di viveri e di fondi, il comandante diede ordine di rendere inefficienti i propri automezzi e, con l'aiuto dei carabinieri del luogo, nascose i materiali più preziosi in vari sotterranei.

Le operazioni durarono dieci giorni, durante i quali non mancarono incontri e scontri con i Tedeschi, ai quali il reparto poté sottrarsi grazie alla ormai perfetta conoscenza della zona.

Il 30 settembre, concluse le operazioni di occultamento, gli uomini vennero tutti lasciati liberi. Il materiale, se qualcuno nel frattempo non l'ha casualmente trovato, dovrebbe essere ancora là.

Sul fronte balcanico

Per conoscere la fine del 6° *Autoraggruppamento*, riccamente illustrato dal racconto del maresciallo Berardi di cui è stata data una sintesi nel capitolo quinto, è sufficiente rifarsi alle righe finali del suo personale e brillante diario.

«A differenza di altri Autoraggruppamenti che, anche se operanti in Russia o in Africa, sono ritornati in Italia, il 6° non è più tornato; polverizzato dagli eventi dell'8 settembre, sparì, deportato in Germania, con i suoi autoreparti. Così, dell'operato e degli atti di valore compiuti dai suoi componenti, non è rimasta traccia; il carteggio è andato distrutto con i diari di guerra e ogni ricordo cancellato lungo le tappe del doloroso calvario verso la prigionia e nei campi di concentramento.

Questa è la sorte di chi nasce povero: modestamente vive, silenziosamente opera; muore senza lacrime e nessuno si occupa di lui.

Per ironia della sorte, il personale del 6° (ufficiali, sottufficiali, truppa) venne fatto prigioniero il pomeriggio del 9 settembre del '43 da un reparto di S.S. al comando di un nostro maresciallo autiere (dal nome e parentele tedesche) che, svestita l'uniforme italiana, indossò quella germanica. E, nei giorni successivi, stanava i suoi vecchi compagni dai luoghi dove si erano rifugiati e in cui, per generosità dei Greci, erano stati nascosti in abiti borghesi.

Ho saputo poi che quel maresciallo è stato rivisto a Roma, malato e rimbecillito dall'alcool e dal fumo, ma soprattutto dal rimorso di aver fatto tanto male».

Nell'isola di Rodi operava il *50° Autoreparto Misto*. Dopo i primi giorni di disorientamento, al mattino del 12 il suo comandante ricevette l'ordine dall'Ufficio Servizi di ritirare tutte le armi in possesso dei militari e di chiuderle in armeria. Nel pomeriggio dello stesso giorno, i Tedeschi irruppero nella sede dell'Autoreparto, armati di mitragliatrici, e si impadronirono di tutti i mezzi efficienti.

Rimessi alla meglio in sesto alcuni tra quelli inefficienti, l'Autoreparto continuò con essi ad operare a favore delle unità italiane presenti nell'isola ma sovente, sotto la minaccia delle armi, i Tedeschi dirottavano anche questi mezzi a svolgere servizi per loro conto.

Il 16 settembre i Tedeschi imposero l'aut-aut: collaborare con loro o essere deportati presso i campi di concentramento; quest'ultimo fu il destino del 50° Autoreparto al completo.

Il *3° Parco Automobilistico* aveva svolto la sua attività in Jugoslavia, con la direzione a Susak e sezioni staccate a Spalato, Mostar, Dubrovnik e Cava Preluca.

Il 25 luglio 1943 giunse l'ordine di rientro in Italia, con destinazione Cervignano del Friuli. La partenza del reparto dal territorio jugoslavo amareggiò molto la popolazione locale che paventava l'arrivo, al suo posto, dei Tedeschi; questi furono infatti incrociati dal Parco sulle tradotte militari, diret-

CAPITOLO 7

ti verso i territori da esso lasciati.

Proprio a Cervignano era il reparto l'8 settembre. Il giorno 9 i civili iniziarono il saccheggio della sede, portando via tende e materiale di ogni genere, vuotando perfino il deposito delle vetture ministeriali.

Il direttore tentò invano di tenere in piedi l'unità, ma in breve fu tutto disperso. Venne organizzata una colonna per Treviso, senza avere la minima idea di cosa si andasse a fare. A pochi chilometri dalla città, alcuni civili diedero notizia che in Treviso erano già entrati i Tedeschi. Il colonnello direttore, dopo breve conciliabolo, mise in libertà tutti i suoi subordinati e quella fu la fine del 3° Parco Automobilistico.

Alcuni tentarono di pernottare presso i poveri ma ospitali contadini della zona e, il 10 settembre, approfittando di un treno fermatosi in aperta campagna, si diressero verso Mestre, dove caddero diritti in mano ai Tedeschi che li portarono prigionieri in Germania.

Risulta, comunque, che nessun autiere del 3° Parco abbia aderito ai famosi inviti alla collaborazione, accettando fino in fondo il proprio destino.

Il *18° Autoreparto Pesante* aveva trascorso tutto l'arco della sua esistenza in Jugoslavia, per un anno a Spalato e successivamente a Dubrovnik, trasportando materiale e personale del Quartier Generale del VI Corpo d'Armata. La sua zona di operazione spaziava dalla Krajina alle Bocche di Cattaro, in Erzegovina, in Bosnia e lungo la costa dalmata.

Si trattava in genere di servizi isolati, disimpegnati da singoli autieri, in zone di montagna, su strade disagevoli fiancheggiate da boscaglie nelle quali si nascondevano i partigiani. Numerosi furono i caduti in imboscate.

L'8 settembre trovò dunque il reparto a Dubrovnik. Per quattro giorni esso continuò a svolgere estenuanti servizi in appoggio alle Divisioni «Marche» e «Messina» che combattevano strenuamente per contrastare l'avanzata delle truppe tedesche provenienti da Sarajevo.

Il 12 settembre l'Autoreparto venne proditoriamente catturato dalla Divisione S.S. «Prinz Eugen». Gli ufficiali, con una sola eccezione, dopo minacce di fucilazione per aver collaborato con le truppe combattenti e lusinghe di rimpatrio, si rifiutarono di aderire alla R.S.I. e vennero tutti internati, prima in Polonia e poi nei lager tedeschi. I sottufficiali e la truppa vennero incorporati,

Il 157° Autoreparto Autocarrette riunito per il rancio, a Spalato. Gran parte degli autieri presenti finirà la sua guerra in un campo di internamento tedesco (foto N. Lunazzi).

quali conduttori e meccanici, nei reparti tedeschi.

Il *157° Autoreparto* (ex Autobus, ora Autocarrette) del 5° Autoraggruppamento si trovava a Spalato e come tutti i giorni, anche in quell'8 settembre il suo personale ascoltava alla radio le notizie sulla situazione, quando venne diffuso l'ormai celebre proclama di Badoglio; e anche lì, come in tutto il resto del mondo, gli autieri si chiesero: cosa dobbiamo fare? chi è questa «qualunque altra parte» dai cui attacchi ci dobbiamo difendere?

All'annuncio della radio, ogni segno di coesione in seno al reparto si sgretolò e ognuno cominciò a studiare il modo più rapido e sicuro per tornare a casa. Chi poté, profittando di qualche barca, prese dritto per l'Adriatico, con l'intento di approdare sulla sponda opposta. Qualcun altro si diresse, con ogni mezzo possibile, verso il nord, per raggiungere l'Italia dalla terraferma.

A Spalato erano rimasti una quarantina di uomini in attesa di un improbabile ordine quando, da dietro le colline, apparve una piccola squadriglia di «Stukas» che cominciò a sventagliare mitragliate. L'autiere Pietro Busatto, falegname dell'officina, venne colpito a morte alla schiena. Il tenente Dalì diede ordine di non rispondere al fuoco, ma ormai, d'istinto, l'autiere Sergio Comisso si era lanciato verso una mitragliatrice e aveva inviato tre raffiche verso altrettanti apparecchi in successione. L'esito di queste raffiche nessuno lo seppe mai perché gli aerei sparirono subito dall'angolo di visuale, ma dal movimento compiuto dall'apparecchio dopo la raffica si ebbe ragione di ritenere che almeno il terzo fosse stato colpito.

Il 27 settembre il tenente Berizzi, divenuto comandante dell'Autoreparto, riunì gli uomini superstiti presso una scogliera. I suoi uomini lo esortarono a gettar via le stellette che segnalavano il suo grado. Per tutta risposta, egli tirò fuori la foto della moglie e la guardò in silenzio: sapeva che non l'avrebbe più rivista; il suo senso dell'onore era più forte di ogni sentimento di paura o di amore familiare. Pochi giorni dopo egli sarebbe stato catturato dai Tedeschi e fucilato assieme a tutti i comandanti di reparto che finirono nelle loro mani.

I superstiti del 157° si incamminarono a piedi e raggiunsero Bihac: qui vennero tutti catturati e internati in campi di concentramento costituiti nella stessa Jugoslavia.

8 SETTEMBRE: TUTTI A CASA! (O NEI CAMPI DI INTERNAMENTO)

ASCOLTANDO CHI C'ERA

Quanti hanno avuto la ventura (poco invidiabile, peraltro) di vivere il fiore della loro giovinezza nel primo lustro degli anni Quaranta non potranno mai cancellare dalla memoria i sentimenti vissuti la sera di quel famoso 8 settembre 1943. Una domanda, brevissima, ma seguita da un punto interrogativo lungo quanto dal Brennero a Lampedusa, esplodeva nell'animo di 45 milioni di Italiani, ma soprattutto di coloro che in quel momento vestivano un'uniforme: «Ed ora?»

Tra le vicende delle migliaia di autieri che potrebbero darci testimonianza di quei momenti di sgomento, scegliamo quella di Pietro MARCON, di Treviso, non perché più drammatica o più coinvolgente di altre, ma solo per la singolare circostanza, vissuta dal protagonista, di vedersi condizionare il proprio destino dal fatto stesso di essere autiere e, più precisamente, meccanico. Qualunque altra fosse stata la sua specializzazione, la sorte del Marcon, a seguito dei fatti dell'8 settembre, sarebbe stata identica a quella di tanti Italiani deportati verso i campi di prigionia tedeschi, con tutte le implicazioni e le imprevedibili conseguenze.

«*Qualcuno dice che sia il "caso"* – osserva il Marcon – *altri lo definiscono "destino"; io che sono credente, preferisco chiamarlo Dio. Egli, nei suoi disegni così misteriosi per noi, concatena le nostre vicende in modo che esse si risolvano sempre per il nostro maggior bene.*

Dopo essere stato autista di una 1100 coloniale sul fronte occidentale nel giugno del '40, ero stato trasferito prima al 14° Centro Autieri di Treviso, e successivamente alla 43ª Officina Mobile Pesante del 22° Autoreparto Misto, inserito negli organici della Divisione "Piave". Al seguito di questa unità, l'Autoreparto era stato dai primi del '42 fino a ottobre dello stesso anno a Savona; fino al marzo del '43 fu a Tolone, in previsione di un ventilato sbarco degli Americani; nel marzo la Divisione fu trasferita a Frosinone, in attesa di non si sa che cosa; in agosto eravamo a Roma e dintorni, e l'officina era a Primavalle.

Nostro comandante era il capitano Lippi, personaggio tremendo: non aveva paura di nessuno, nemmeno del comandante di divisione; anzi, si potrebbe dire che fosse questi ad avere paura di lui.

Fu qui, a Primavalle, che ci colse l'8 settembre. Il comunicato di Badoglio ci aveva precipitati nella più abissale delle in-

CAPITOLO 7

certezze: che si fa adesso? chi sono i nostri nemici? quali, gli amici? chi ci comanda?

Ci guardavamo in faccia, tutti con quella domanda negli occhi, ma nessuno era in possesso di un barlume di risposta.

Il giorno dopo l'officina si trasferì nella zona di Tivoli. Ancora tre giorni di dubbio e quindi, il 12, lo sbandamento generale. I Tedeschi, fatta irruzione nella nostra officina, ci presero prigionieri poi, caricatici sui nostri stessi automezzi, ci avviarono al nord, verso la Germania, verso i loro campi di prigionia.

Mentre, in autocolonna, attraversavamo il Po su un ponte di barche a Pontelagoscuro, avvenne l'episodio che avrebbe mutato il mio destino. L'autocarro stava lentamente avanzando su quell'assito oscillante, quando si ruppe l'albero di trasmissione, e il veicolo rimase immobilizzato, proprio nel bel mezzo della corrente. Avrei potuto starmene tranquillo sul cassone, lasciando che i Tedeschi si togliessero da soli dall'impiccio; invece, il mio istinto professionale mi spinse a saltar giù dal mezzo: mi stesi sotto di esso e, con l'attrezzatura in dotazione al veicolo, effettuai una riparazione sommaria che consentì, comunque, all'autocarro, di venir fuori dalla critica situazione.

Mentre ero intento ad armeggiare, un maresciallo tedesco mi osservava interessato; poi, quando ebbi finito:

– Sei meccanico? – mi domandò e, alla mia risposta affermativa – allora vieni con me!

Così, mentre i miei meno fortunati compagni proseguivano verso il loro incerto destino, io seguivo il sottufficiale a Castiglione delle Stiviere. Qui sarei rimasto, a svolgere il mio mestiere di meccanico presso l'officina tedesca, fino alla Liberazione.

Ora, mi domando: chi fece sì che il mezzo si rompesse proprio su quel ponte? chi mi suggerì l'idea di scendere a ripararlo, chi aveva messo quel maresciallo proprio lì perché mi vedesse?

Altri episodi, del periodo successivo, per me inspiegabili col solo uso della ragione mi confermarono nella convinzione che Qualcuno, sempre, vigila sulla nostra vita.

Un giorno, un autista tedesco venne a chiedermi di accompagnarlo il mattino successivo sulle vicine montagne, ad effettuare un carico di legna da ardere. Sul momento, risposi di sì, senza indugio. L'indomani invece, quando egli si presentò per condurmi con sé, non so neppure io perché, rifiutai. Non c'era stata alcuna ragione, nella notte, che mi avrebbe dovuto far cambiare idea; e neppure sussisteva, in quel momento, alcun impedimento dovuto a impegni o indisposizione fisica; eppure, nonostante le insistenze, rifiutai decisamente, sì che il tedesco dovette avviarsi da solo. La sera, né l'uomo né il mezzo furono visti tornare; giunse invece la notizia che nel ritorno, lungo una discesa, si erano rotti i freni, il veicolo era precipitato in un burrone, e l'autista aveva perso la vita.

In un'altra circostanza, ero uscito con un automezzo. Lungo la strada, a causa di un guasto, fui costretto a fermarmi, scendere, ed effettuare la riparazione. Ero disteso supino, trasversalmente al veicolo, tra l'assale anteriore e quello posteriore, quando avvertii l'arrivo, nel mio stesso senso di marcia, di un'autocolonna. Erano già sfilati due o tre veicoli quando, all'avvicinarsi del rumore del successivo, e senza che il benché minimo sintomo mi desse motivo di pensarlo, ebbi come una folgorazione: "Questo mi viene addosso" pensai e, senza il minimo indugio, mi aggrappai forte con entrambe le mani a un longherone e sgusciai fuori con un guizzo. Proprio in quel momento il muso del mezzo in arrivo si schiantava sulla sponda posteriore del mio automezzo, che subiva un imperioso sbalzo in avanti: le 4 ruote gemelle posteriori rotolavano sulla stessa ghiaia dove, una frazione di secondo prima, c'era il mio corpo disteso».

Anche sui fronti cosiddetti minori della Seconda Guerra Mondiale, quelli che la grande storia tende per lo più ad eclissare, ebbero luogo vicende di intensità non inferiore a quelle dei maggiori teatri di operazioni; anche lì, molti giovani italiani sacrificarono alla Patria la loro vita, o almeno gli anni più belli della stessa. Ce ne fornisce ricca e significativa testimonianza Morellino MARIANI, classe 1919, residente a Pontecuti di Todi (PG). A Rodi, effettivo al 9° Reggimento Fanteria, egli trascorse la sua vita militare, quale autista a disposizione dei magazzini della Sussistenza.

«*I mezzi a disposizione* – racconta il Mariani – *erano Spa 38, Fiat 18 BL, Lancia 3 RO e soprattutto Fiat 626.*

Questi ultimi provenivano dalla requisizione, e non erano stati neppure riverniciati. Erano stati inizialmente destinati al fronte occidentale ma, col sopraggiungere dell'armistizio con la Francia, vennero dirottati a Rodi. Raggiungevano una velocità di 80 km/h, mentre gli analoghi mezzi militari toccavano a malapena i 60. Ve n'erano 50 nell'isola, di cui 48 in esercizio e 2 di riserva. Erano stati divisi in due blocchi da 24, distinti dal colore del numero sul parabrezza: c'era perciò il blocco rosso e quello bianco, con numeri progressivi da 1 a 24.

Svolgevamo vita abbastanza autonoma, presso il magazzino sussistenza: ci rivolgevamo all'Autoreparto solo per le ripara-

zioni, o per farci sostituire l'automezzo quando questo necessitava di riparazioni di grado elevato.

C'era, presso l'Autoreparto, un tenente molto bravo, dotato di una forte carica umana, ma di cui non ricordo il nome. Sopra ogni cosa, aveva a cuore che tutti prendessimo la patente. "Non si sa mai – ci diceva – nella vita vi potrà sempre servire".

L'ufficiale fece, purtroppo, una triste fine. Una sera era al cinema in città, quando presso l'Autoreparto scoppiò l'allarme. Egli saltò sulla moto ma, nella fretta di rientrare, si schiantò contro un autocarro che, data la circostanza, procedeva in senso opposto a fari spenti.

Nostro compito, naturalmente, era il trasporto di viveri; il mio, in particolare, era quello di andare a prelevare il pane, unico alimento che non veniva fornito dai nostri magazzini.

La popolazione civile era in preda alla fame. Un giorno, mentre si proseguiva in colonna, scorgemmo in fondo a un rettilineo otto isolani che, allorché fummo vicini, si gettarono a terra, in mezzo alla strada, costringendoci a fermarci per non investirli. Quattro di essi si rialzarono e ci si fecero incontro, ma quattro rimasero a terra: non si alzarono finché non ebbero ricevuto una generosa razione dei viveri da noi trasportati.

L'officina era dispiegata a Campochiaro. All'inizio delle operazioni, le riparazioni venivano effettuate con una certa puntualità (una notte mi presentai con un parafango bucato dalle corna di un cervo da me investito: me lo ripararono nell'arco della stessa notte). Alla fine, invece, non arrivando più pezzi di ricambio, cominciarono a fiorire i "cimiteri di camion", soprattutto di Lancia 3 RO.

Un giorno arrivarono 10 nuovi Fiat 626, versione militare, dalla Grecia. Con questi partimmo subito per effettuare una massiccia azione di rastrellamento a caccia di un traditore. Si trattava di un greco che si era arruolato nel nostro esercito, ma che successivamente ci aveva venduti agli Inglesi, provocando la morte di alcuni nostri soldati.

Nel corso di questa azione di ricerca, su una strada molto stretta incrociammo un altro autocarro italiano, anch'esso impegnato nell'azione. Il conduttore, anziché fermarsi per poi sfilare lentamente, si gettò sulla sua destra: le ruote incontrarono il vuoto, e l'automezzo precipitò nel burrone. L'autista ne uscì indenne; l'ufficiale in cabina, nel tentativo di lanciarsi fuori, ebbe entrambe le gambe tranciate di netto. Tra i poveri militari trasportati nel cassone, vi furono ben 15 morti: uno venne ritrovato passato da parte a parte dalla propria baionetta, inastata sul fucile che il poveretto teneva, come prescritto, ritto tra le gambe.

Il traditore, ad ogni buon conto, venne catturato, processato, condannato. Una delle mattine successive, mi venne ordinato di caricare una cassa da morto e di portarla al vicino cimitero. Qui assistetti alla fucilazione.

Il plotone, composto da dodici militari tirati a sorte, era già allineato. L'ufficiale raccolse i dodici fucili, li affastellò in terra e prese a rotorarli, rimescolandoli; operazione che aveva una ben precisa ragione di ordine psicologico: sei fucili erano carichi, sei no. Rimescolandoli, si affidava alla sorte la loro assegnazione e veniva lasciata ad ognuno, nel momento di premere il grilletto, la speranza che il proprio fucile fosse scarico (per un italiano, persino l'uccisione di un individuo visceralmente odiato com'era in quel momento quel greco, poteva creare dei problemi di coscienza). Quanto profondo fosse questo odio, per le vittime da lui provocate tra i nostri compagni, lo testimoniano alcune parole che ebbe a dire qualche tempo dopo un mio commilitone di Panicale:

"Io lo ritirerei su, gli darei fuoco, e poi bastonerei le ceneri!"

Quale ultimo desiderio il condannato chiese, sprezzantemente:

"Sbrigatevi, prima che faccia giorno!".

Distribuiti i fucili, tutto era pronto, con il condannato spalle al plotone. Era tale l'agitazione che già al "Pronti!" uno dei militari aveva premuto il grilletto, e un colpo era sfuggito, sì che l'operazione venne ripresa daccapo.

Non era una vita comoda, quella di noi autisti. Senza orario e, spesso, senza rancio. Un giorno un collega, di rientro da un servizio, non aveva trovato più nulla da mangiare. Il capitano, cui si era rivolto protestando, non seppe rispondergli altro che: "Arrangiati!".

Col sangue agli occhi, il soldato gli si scagliò contro, e lo riempì di botte, sì da essere condannato al massimo della cella di rigore.

Poiché però gli autisti erano preziosi e insostituibili, di giorno egli veniva mandato in servizio fuori, di sera veniva ricondotto in prigione.

Non potendo rispondere con altro dispetto, al rientro l'autiere tornava ogni sera con l'autocarro privo di marmitta, mettendo a dura prova la resistenza dei nervi di tutto il reparto, compresi quelli del colonnello comandante del reggimento il quale, per porre fine alla tortura, fu costretto a chiedere al capitano di condonare la pena residua.

8 SETTEMBRE: TUTTI A CASA! (O NEI CAMPI DI INTERNAMENTO)

CAPITOLO 7

Ne capitavano, di episodi curiosi. Una volta, per esempio, mi venne ordinato di portare ad una certa destinazione un sacco di zucchero da un quintale, per effettuare un esperimento. Era stato rubato, appunto, un quintale di zucchero, e della cosa era stato accusato un autiere bolognese. Per quanto questi fosse robusto, il capitano non voleva credere che egli avesse agito da solo. Con il sacco a terra, davanti a tutti, il capitano si rivolse all'accusato:

"Ecco il quintale di zucchero; se mi fai vedere come hai fatto, ti lascio libero!".

Il bolognese, con tutta calma, abbrancò il fardello e, piegate le gambe, se lo lasciò scivolare sopra le ginocchia; poi, afferratolo da sotto, si levò in piedi e spinse il sacco sul cassone, riguadagnandosi, come promesso dal capitano, la libertà.

I furti erano all'ordine del giorno. Particolare fantasia dimostravano i meridionali, come quello che aveva segato i piedi dei sedili del proprio autocarro, onde ricavare una nicchia dove nascondere le forme di parmigiano.

Per sopperire alla penuria di autisti, si ricorreva ad espedienti a volte estremamente pericolosi. Sul finire della guerra, i magazzini vennero sottoposti a un bombardamento incessante. Per evacuare in fretta il materiale in essi contenuto, vennero radunati un centinaio di allievi conduttori, del tutto inesperti, a ciascuno dei quali venne affidato un camion carico. Risultato: solo quindici giunsero a destinazione; tutti gli altri erano finiti fuori strada, per fortuna senza vittime. Noi pochi conduttori esperti, trascorremmo tutto il resto della notte in giro per l'isola, per recuperare mezzi e materiali.

Una sera, davanti all'autocarro, illuminato in pieno dai fari, mi si parò un cervo. Accelerai nel tentativo di investirlo, ma quello riuscì a sfuggirmi. Con l'automezzo lanciato in corsa, mi ritrovai in fondo a una discesa, dove uno stretto ponte varcava un torrente. Dalla parte opposta si stava in quel momento immettendo un sidecar, con a bordo un capitano che conoscevo bene. Non essendoci più tempo per frenare, non mi rimase che proseguire di slancio, pregando il cielo che il poco spazio fosse sufficiente per entrambi. Miracolosamente, i mezzi si sfiorarono senza urtarsi ed io, una volta di là, proseguii la mia corsa poi, appena trovato uno spiazzo nel bosco fuori della sede stradale, in esso diressi il mezzo, spensi motore e luci, e aspettai. Come immaginato, l'ufficiale aveva invertito la marcia, e si era gettato in caccia del "criminale", ma il buio e il bosco mi furono efficienti alleati.

Sere dopo, lo stesso capitano era ospite a cena dal mio tenente, cui avevo nel frattempo narrato l'episodio. Tra una chiacchiera e l'altra, il capitano portò il discorso sull'episodio di quella notte e, nel riferirlo, minacciava tuoni e fulmini contro quel delinquente, se fosse riuscito a scovarlo. Proprio in quel momento entravo io, a servire il caffè. Interrompendo gli improperi del capitano, il mio tenente domandò:

"E se fosse stato il Mariani?"

Il capitano volse lo sguardo verso di me, che tentavo di mantenermi impassibile, poi, forse soddisfatto di aver almeno scoperto l'identità del suo misterioso nemico, lasciò cadere il discorso, e non ne parlò più.

E venne l'8 settembre.

Mentre eravamo tutti immersi nella più totale incertezza su quanto stava accadendo e su ciò che avremmo dovuto fare, un carro armato tedesco si parò davanti al cancello e, senza spiegazione alcuna, prese a tirare cannonate.

Corremmo a ripararci dentro i rifugi scavati sotto la vicina montagna ma i Tedeschi, dopo aver sparato un centinaio di colpi, fecero prigionieri tutti i conduttori, e confiscarono tutti gli automezzi.

Fra i militari italiani presenti nell'isola, solo il capitano De Lucia tentò un'eroica resistenza. Ufficiale deciso e di grande carattere, egli si era messo alla testa di quanti non intendevano cedere le armi, ed era riuscito a mettere insieme, e riorganizzare, quindicimila uomini.

Per tre volte i Tedeschi gli mandarono dei parlamentari con la bandiera bianca, intimandogli la resa. Al primo tentativo, egli oppose un "no!" deciso e non suscettibile di compromessi. Il secondo tentativo dei Tedeschi era accompagnato dall'ordine scritto di arrendersi firmato dal generale napoletano Scaroina. Il capitano, orgogliosamente, mandò a dire che non riconosceva più l'autorità di un superiore che, a sua volta, si era arreso; ammonì anzi i Tedeschi di non inviare più ambasciatori, che sarebbero stati accolti a fucilate. E fu ciò che fece: al terzo tentativo, come promesso, ordinò il fuoco, ferendo il suo pari grado italiano che, anch'egli arresosi, fungeva da portavoce.

I Tedeschi, giorni dopo, tentarono allora una trappola. Si avvicinarono in forze verso la zona occupata dagli uomini del De Lucia e, giunti a contatto, cercarono di rassicurare il capitano sulle loro intenzioni di non offendere, dichiarando di voler soltanto fruire della strada per andare a imbarcarsi presso il porto retrostante. Il De Lucia diede ancora una volta prova di non essere un pivello. Dopo aver dato ordine alle proprie artiglierie di puntare tutte sul medesimo punto della strada, fece comunicare ai Tedeschi che egli concedeva loro il passaggio, ma a condizione che essi sfilassero uno alla volta, a duecento metri l'uno dall'altro.

Quelli finsero di accettare e mandarono avanti il primo soldato ma, all'improvviso, come subodorato dal capitano, si lanciarono tutti insieme di corsa all'assalto. La controtrappola scattò immediata: i cannoni italiani, già puntati, spararono simultaneamente, facendo strage degli assalitori.

La vita dell'eroico ufficiale ebbe un'epilogo inatteso e quanto mai immeritato: egli venne infatti vigliaccamente ucciso da un greco il quale, ritenendo che il capitano fosse in possesso della cassa del reggimento, intendeva derubarlo della stessa».

Pierino BOMPREZZI, nato il 15 ottobre 1912 a Rieti e lì residente, presidente della locale sezione ANAI, 82 anni al momento dell'intervista, ci offre una panoramica degli avvenimenti e delle sensazioni che corsero nei dintorni della Capitale nel periodo attorno e immediatamente seguente la data fatidica. Così egli ci informa.

«Avevo frequentato, presso il 1° Centro Automobilistico di Torino, dal novembre 1937 al maggio 1938, il 1° Corso per ufficiali di complemento del Corpo Automobilistico, al termine del quale venni assegnato all'8° Centro di Roma, comandato allora dal colonnello Giuseppe Papi, e successivamente all'Autoreparto Speciale dello Stato Maggiore.

Allorché Roma venne dichiarata "città aperta" – e per tale ragione venne sgomberata di tutta la sua componente militare – l'Autoreparto venne impiegato per trasferire fuori della città tutti i materiali dello Stato Maggiore. Viaggi a ritmo continuo, per giorni e giorni. Sgomberammo anche gli archivi dell'Ufficio Storico, comprese le migliaia di preziosissime cartelle di documenti, che trasportammo a Orvieto. Particolarmente impressi nella memoria mi sono rimasti alcuni bauli, ermeticamente sigillati, contenenti tutto il carteggio relativo alla ritirata di Caporetto che avrebbero dovuto essere aperti, ci dissero, solo 50 anni dopo gli avvenimenti (ora i 50 anni sono trascorsi, li avranno aperti?).

Sede dell'Autoreparto era Monterotondo Scalo, mentre alcune sezioni erano staccate a Palombara, Fara Sabina e Poggio Mirteto.

I movimenti delle autocolonne si intensificarono ai primi di settembre, a seguito dell'ordine di riportare a Roma tutto il materiale precedentemente evacuato. Brillante ed efficace fu il lavoro di coordinamento dei movimenti, grazie al quale si poté evitare che le colonne, su angusti tratti di strada, si incrociassero, determinando paralisi nella circolazione.

Quel famoso giorno, ero intento a disciplinare l'adunata per il rancio, quando dalla radio si sentì la voce di Badoglio che emanava l'ormai celebre proclama. Alcuni soldati si lasciarono andare a manifestazioni di euforia, ma fu chiaro a tutti che proprio allora sarebbero cominciati i guai.

Infatti, la mattina del 9, verso le 7 e 30, ebbe inizio l'attacco a Monterotondo, dove era la sede del Comando di Stato Maggiore. Eravamo intenti a scaldarci al primo sole, quando vedemmo dapprima un apparecchio da ricognizione, di quelli chiamati "cicogna", effettuare un giro di perlustrazione. Subito dietro, seguì un'ondata di apparecchi tedeschi, dai quali scesero ondate di paracadutisti che, in breve, circondarono tutto il colle su cui giaceva la cittadina.

I nostri avevano approntato dei punti di difesa, con nidi di mitragliatrici, e ci fu anche una buona, seppur vana, resistenza, che si protrasse fino a sera. Attraverso il telefono ci giungeva notizia di alcuni reparti che resistevano dalle parti della Flaminia, da dove ci perveniva l'eco delle cannonate. Lungo la Salaria, reduce dalla Jugoslavia, e ignara degli ultimi sviluppi della situazione, la divisione "Julia" venne colta completamente di sorpresa.

L'Autoreparto era per fortuna al di fuori della zona accerchiata, per cui ci fu possibile rientrare in città dove, nel totale dissolvimento dell'Esercito, fummo posti in congedo dal nostro comandante».

Il racconto del generale Dino PANZERA, che avevamo lasciato al momento della ritirata di Russia, si prolunga oltre quel tragico avvenimento e si porta rapidamente alla data che è oggetto di questo capitolo. Ascoltiamolo.

«Al mio rientro dalla Russia, avvenuto il 31 marzo del 1943, dopo i rituali 15 giorni di contumacia trascorsi a Colle Isarco, ero tornato al 3° Reggimento Autieri, nel suo deposito succursale di Piacenza, e dopo un paio di mesi, esattamente il 10 giugno, ero stato assegnato al Gruppo Addestramento Reclute di Cantù.

Alla fatidica data del 25 luglio, ero di picchetto in caserma. La sera si sparse la voce della caduta del Fascismo. Gli autieri che rientravano dalla libera uscita mi riferivano sommessamente, e quasi increduli, in dialetto lombardo:

"Disen che l'è andà giù il sciur Ceruti» (alludendo a Mussolini).

I tragici eventi dell'8 settembre 1943, con l'armistizio di Badoglio, non sarebbero infatti ben comprensibili, senza un loro collegamento con gli avvenimenti del 25 luglio, dei quali furono quasi naturale conseguenza. Il periodo 25 luglio-8 settembre infatti, segnò per tutti gli Italiani un periodo di ansiosa incertezza, spesso interrotta

8 SETTEMBRE: TUTTI A CASA! (O NEI CAMPI DI INTERNAMENTO)

CAPITOLO 7

dal terrore dei bombardamenti aerei anglo-americani che si andavano intensificando sulle nostre maggiori città, con l'evidente intento di indurre l'Italia alla resa incondizionata.

Come i militari di ogni grado, da quelli mobilitati nei Balcani e nella Francia Meridionale, a quelli in Italia (poche divisioni e molti depositi reggimentali), tutti si chiedevano, dopo quel 25 luglio, come avrebbe potuto evolvere la situazione, considerato che il governo Badoglio (nella speranza, almeno formale, di essere creduto da Hitler) aveva comunicato che "La guerra continua a fianco dell'alleato germanico...".

In questo periodo gli autieri del 3° Reggimento vennero impiegati per qualche servizio di O.P. o per sgomberare le macerie causate dai bombardamenti.

Tutti speravamo, in cuor nostro, nella fine della guerra, anche perché, specie sul territorio nazionale, venivano avvertiti, nell'animo di tutti, gli effetti della guerra psicologica connessa ai bombardamenti (tutti ricorderanno quello di Roma, con il Papa Pio XII tra la folla delle vittime a San Lorenzo Fuori le Mura).

Tra noi ufficiali inferiori del 3° Autieri si diceva, paragonando la situazione a un'asta pubblica "L'Italia è da aggiudicare a chi se la prende, Anglo-Americani o Tedeschi...".

Si sperava, è vero, in una trattativa di pace o di armistizio; ma con i Tedeschi in casa?

In agosto affluirono in Italia varie divisioni tedesche, con molti mezzi corazzati (come mi dissero ufficiali dell'ufficio "I" del XXXV C.A. la sera dell'8 settembre), dai passi di Resia e del Brennero:l'ufficio "I" si limitò (che altro poteva fare?) alla semplice conta dei carri.

L'O.K.W. (o.ka.ve.) predispose subito un piano segreto per disarmare e catturare all'evenienza le unità italiane mobilitate nei Balcani, nella Francia Meridionale, ma soprattutto in Italia.

Dalla metà di agosto, io mi trovavo a Bolzano, convocato per verbalizzare gli automezzi perduti nella ritirata di Russia.

Nella notte tra l'8 e il 9 settembre ero nel "Palazzo Alti Comandi", sede del Comando del XXXV C.A. (comandante il generale C.A. A. Gloria). L'improvviso attacco dei Tedeschi iniziò con un colpo di cannone di un carro "Tigre" contro l'ufficio, al secondo piano, del generale comandante, cui seguì l'occupazione del palazzo e la cattura di tutti gli ufficiali del Comando.

In breve fummo tutti prigionieri ma, con un espediente giuridico, i Tedeschi, essendo noi già loro alleati fino al momento dell'armistizio del "traditore Badoglio", non ci considerarono prigionieri ma I.M.I. (Internati Militari Italiani) e, come tali, fummo privati dell'assistenza e degli aiuti previsti dalla convenzione con la Croce Rossa Internazionale.

Successivamente, nel campo di Deblin, seppi da ufficiali provenienti dalla Grecia che il piano di operazioni tedesco, ideato dopo la caduta del Fascismo, per disarmare e catturare le truppe italiane, era già pronto fin dall'agosto del 1943, e alla fine di quel mese (per errore, o per esperimento?) fu attuato in Grecia. Truppe tedesche si impadronirono di un campo d'aviazione della R. Aeronautica. Poi, a seguito delle rimostranze delle autorità militari italiane, in considerazione del proclama del 25 luglio del governo Badoglio "La guerra continua...", i Tedeschi si ritirarono dal campo esprimendo le solite formali "sentite e vive scuse". Attuarono poi lo stesso piano, ma questa volta realmente, dopo l'armistizio dell'8 settembre.

A collaborare con i Tedeschi si affiancarono in città anche alcuni giovani bolzanini, in borghese, con bracciale bianco e armati di fucile mod. 91.

Da Bolzano, sui nostri stessi Lancia RO ma guidati da tedeschi, ci fecero partire la notte tra il 9 e il 10 settembre (eravamo digiuni dalla sera tra l'8 e il 9), e ci portarono nel cortile di una grande caserma a Innsbruck, dove fummo rifocillati con una sorta di brodaglia, e passammo la notte all'addiaccio.

Moltissimi erano gli ufficiali delle divisioni alpine che erano state appena trasferite, in agosto, a difesa del confine.

Il 10 mattina, trasferimento per ferrovia a Worgl, in un campo già destinato a lavoratori; quindi un lungo viaggio per Stablack, nella Prussia Orientale.

È da ricordare che nei vagoni merci destinati a "Cavalli 8 - Uomini 40" (come era stampigliato su quelli delle ferrovie italiane), eravamo stipati in 70/80 per cui, stando distesi, ci si urtava l'un l'altro, fino a scalciarsi se qualcuno, addormentandosi, allungava le gambe su un vicino coricato di fronte.

Non c'era la "ritirata" (così era denominato nelle FF.SS. il W.C.). Talvolta i tedeschi di guardia, nelle piccole stazioni, consentivano l'"abort" (scendere a terra a fare pipì), ma durante il movimento, chi avesse avuto maggiori bisogni (da noi detti "gross-abort"), li faceva nel copricapo (bustina).

A Stablack vi era lo Stalag I A (dove stalag sta per Stamm-lager, cioè campo di immatricolazione). Qui fummo fotografati con al petto una lavagnetta nera indicante il nostro numero (il mio era il 7162 I A), e ci consegnarono il piastrino, divisibile in due in caso di... dipartita, con un cordoncino per appenderlo al collo. Detto piastrino, di zinco, era di forma rettangolare, per distin-

guerlo da quello ovale utilizzato per i militari tedeschi.

Per ciascuno di noi vennero impiantate due schede: PK1 e PK2 (Personal Kart "ein" e "zwei"), l'una matricolare, l'altra amministrativa, che erano depositate nel Kartei (ufficio schedario) di ogni campo di concentramento, diretto da un sottufficiale "salmeister".

A conclusione delle operazioni di registrazione, fummo trasferiti in altri campi in Polonia e, successivamente, con l'avanzata dei Sovietici, in Germania.

Su queste storie di deportati, sono stati scritti molti libri ad opera degli stessi reduci. Il problema più assillante era ovviamente la fame, cui si accompagnavano però disagi di altra natura, facilmente intuibili, ove si consideri che eravamo tenuti fuori da ogni possibile assistenza della C.R.I.

Il lungo periodo polacco lo trascorremmo nel distretto di Lublino, sulla Vistola, nella grandiosa fortezza di Deblin-Irena, costruita da Caterina di Russia (così almeno dicevano). Era lo stalag 307, poi denominato Oflag (offizier lager) 77.

Al suo interno vi erano dei binari, dove giungevano convogli di vagoni stracolmi di internati provenienti dall'Italia, dalla Grecia, ecc. In tutto, eravamo quasi diecimila ufficiali, ripartiti, mediante reticolati, in 5 blocchi all'aperto, ma con alloggi nei cameroni della fortezza. In due blocchi a parte erano gli ufficiali superiori e i cappellani, che poi sarebbero stati trasferiti in altri campi.

Molto commovente fu la messa di Natale del '43, il primo di chissà quanti natali da internati.

Gli ufficiali inferiori effettivi erano in un distaccamento "Arilager", ed il mio capo campo era il tenente di vascello Brignole, medaglia d'oro al V.M.

Circa gli autieri e i sottufficiali va ricordato che, essendo truppa, erano adibiti a lavori manuali.

Per quanto riguarda gli ufficiali automobilisti, data la presenza di migliaia di uf-

8 SETTEMBRE: TUTTI A CASA! (O NEI CAMPI DI INTERNAMENTO)

Internati italiani in un campo di prigionia tedesco (foto SME - Ufficio Storico).

ficiali di fanteria e di altre armi e specialità, oltre quelli della Marina e dell'Aeronautica, essi erano, in rapporto a quelli, in esigua minoranza nei diversi blocchi, per cui ci si incontrava raramente e casualmente, quando si transitava negli spazi all'aperto.

Una simpatica e nostalgica cerimonia avveniva tra gli ufficiali automobilisti e quelli di cavalleria, in occasione della ricorrenza delle rispettive feste, nelle quali si brindava con del "tè di tiglio", usando come calici i nostri gavettini.

La razione giornaliera di pane era di 300 grammi, una fetta di pane nero di tipo russo, o tedesco (lo si usava in alternativa al pane bianco), c'erano inoltre 1 cucchiaio di zucchero, 10 grammi di margarina, un gavettino di tè di tiglio, nonché due pasti caldi di brodaglia di rape detta "sbobba", di mezza gavetta ciascuno, che risultava ottima, se in mezzo si aveva la ventura di trovare un pezzo di patata.

Ho fatto cenno soltanto al periodo iniziale dell'internamento, perché esso fu pressoché comune a quello di tutti i lager dove andarono a finire gran parte delle nostre FF.AA. La parte successiva e quella finale della liberazione furono diverse per ciascun campo, a seconda delle zone, e a seconda che siano stati liberati dagli Anglo-Americani o dai Russi. Alcuni, ironia della sorte, divennero prigionieri di coloro che li avevano liberati. Non ritengo opportuno dilungarmi su questi fatti, sui caduti per malattia, per fame, per sfinimenti, o per fucilazione, perché tutto ciò è già stato fatto oggetto di non so più quanti libri e pubblicazioni.

Una nota, se così si può dire, umoristica, è quella del noto scrittore Guareschi (il creatore di don Camillo e Peppone), che fu tenente di artiglieria, il quale chiamava "ripetenti" una certa categoria di prigionieri. Si trattava di coloro che avevano già fatto esperienze di prigionia nella guerra 1915-18 e che ora replicavano. Proprio alcuni di questi "ripetenti" vennero liberati dai Russi, e da costoro di nuovo imprigionati per vari mesi.

Circa la sorte del 3° Reggimento Autieri di Milano (parlo per sentito dire) sembra che parte dei suoi effettivi, con gli automezzi, si fossero rifugiati in Svizzera; alcuni si sarebbero dati alla macchia, mentre altri se ne sarebbero andati tranquillamente a casa.

Fra coloro che caddero da partigiani, ricordo il nome del milanese capitano Ugo Ricci».

La Germania è sconfitta. Gli Americani entrano nei campi di prigionia. Coloro, tra gli ex soldati italiani che hanno avuto la forza o la fortuna di resistere vengono liberati (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 8

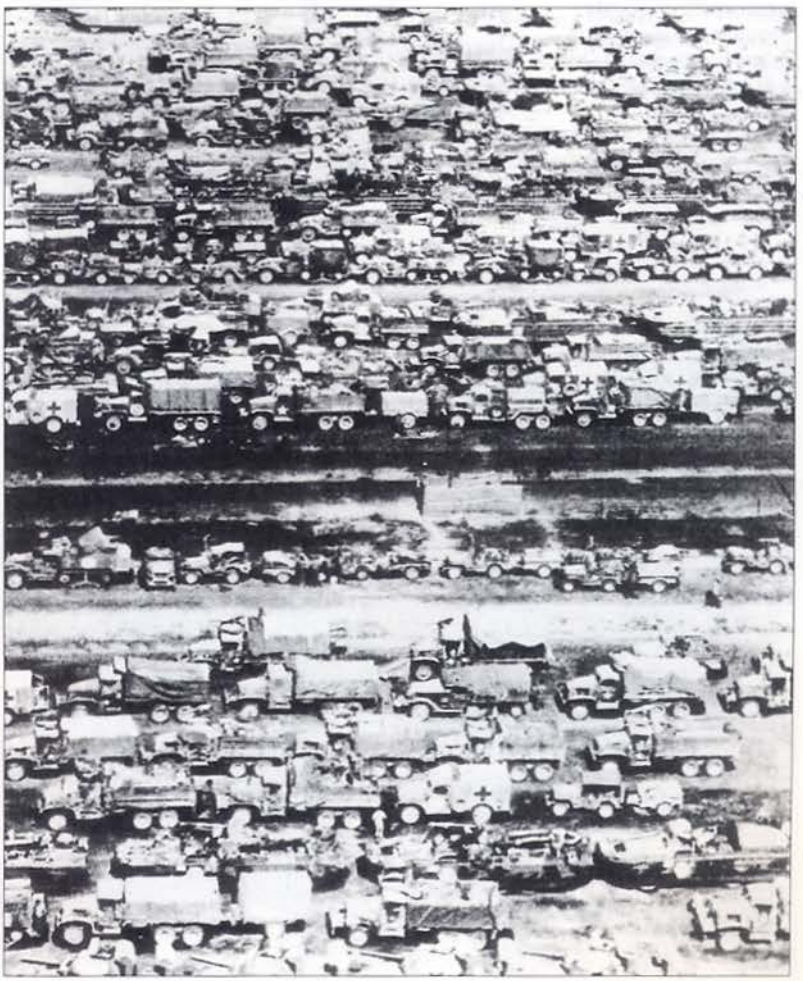
LA GUERRA DI LIBERAZIONE

8 settembre 1943-25 aprile 1945: 1 anno, 7 mesi e 17 giorni; tanto tempo trascorse dalla dichiarazione di volontà di sganciamento da un alleato visceralmente odiato all'effettiva liberazione da esso.

Fu un periodo denso di lutti, di rovine, di stragi, di rappresaglie e vendette specie contro i più inermi e indifesi: i sacrari che di lì a poco sarebbero germinati su tutto il territorio nazionale gridano ancora oggi l'orrore per la ferocia di gesta che solo una belva come l'uomo può concepire e porre in atto. È sufficiente far scivolare lo sguardo lungo le candide lapidi del sacrario di Marzabotto, dove si legge: Daini Teresa di anni 1. Bertocchi Amalia di anni 92, e sorge in noi spontaneo il desiderio di trovarci davanti agli autori di gesta così eroiche, anche soltanto per chiedere loro di quanti gradini essi ritengano di essere saliti, sulla scala del valore e dell'onore, dopo aver abbattuto nemici tanto forti e pericolosi.

Altri lutti e distruzioni venivano causati dagli stessi uomini dai quali si attendeva la liberazione. Con il totale dissolvimento dell'Esercito Italiano, erano infatti saltate le ipotesi degli Alleati che, almeno nelle fasi iniziali, prevedevano la neutralizzazione, o almeno un certo contrasto nei confronti dei Tedeschi da parte delle forze nazionali. L'indecisione e la mancanza di determinazione (in parole povere, l'incapacità di un'azione politica e di comando) da parte delle alte gerarchie politiche e militari al momento del cambio di schieramento avevano portato allo sbando totale, alla cattura e alla deportazione di centinaia di migliaia di militari italiani o alla morte di quanti, in uno slancio di orgoglio e di fierezza, osarono resistere e ribellarsi (valga per tutti il ricordo dell'eroica Divisione «Acqui» e delle sue migliaia di caduti a Cefalonia).

Nei bombardamenti di aerei e artiglierie scatenati dagli Anglo-America-



Impressionante veduta di uno schieramento di automezzi americani parcheggiati nel porto di Napoli. Contro una nazione dotata di questi mezzi, «qualcuno» aveva avuto la presunzione di dichiarare la guerra! (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 8

ni per schiodare i Tedeschi ormai saldamente ancorati sul territorio italiano, intere città vennero rase al suolo. I non più giovani ricordano bene le notti di paura nelle cantine o nei rifugi di fortuna, la fame, il sangue, l'urlo delle sirene.

Oggi, più nulla sembrerebbe darci testimonianza di tante devastazioni: le case distrutte sono state ricostruite, i morti riposano sempre più dimenticati... Forse, da un sol genere di segni si riesce ancora a valutare cosa possa essere avvenuto: l'incredibile numero di cicatrici rimaste su alcuni grandi, vecchi alberi del Lazio, Abruzzo, Toscana, Marche e Romagna ci inducono a meditare e a chiederci, esterrefatti, quanto fitta e frequente fosse stata, in quei giorni, la grandine di spezzoni, proiettili, bombe, granate.

Tracciamo, per somme linee, ciò che avveniva nel nostro Paese nel periodo preso in esame.

Il giorno successivo all'armistizio, cioè il 9 settembre, altri 80 mila alleati sbarcarono a Salerno; a fronteggiarli, un numero quasi pari di Tedeschi, ma con armamento decisamente inferiore (350 carri armati contro 2000, 500 aerei contro 2000).

L'avanzata fu lentissima, i Tedeschi resistettero; gli aerei americani bombardarono e ridussero in macerie intere città. Il 1943 si chiudeva con il fronte fermo a Montecassino, dove i Tedeschi, asserragliati, resistettero tenacemente dentro le solide mura dell'Abbazia.

Ancor più famoso, sia per gli obiettivi che si proponeva, sia per le celebrazioni che ne sono state fatte, lo sbarco ad Anzio, il 22 gennaio 1944, effettuato da 70 mila militari alleati che trovarono a contrastarli 60 mila Tedeschi (come sempre pesante, il divario di armamenti: 1000 carri armati dei primi contro 350, 1500 aerei contro 450).

La prigionia di Mussolini, sul Gran Sasso, non durava a lungo: un colpo di mano del maggiore Otto Skorzeny liberava un Duce provato dai colpi dell'avversa sorte e lo portava in territorio non ancora liberato, dove veniva instaurata la Repubblica di Salò e dove, dopo il processo di Verona, venivano condannati a morte e fucilati coloro che avevano provocato la caduta del fascismo il 25 luglio dell'anno prima.

Il 4 giugno del 1944 segnava la data della liberazione di Roma.

Quasi un anno doveva ancora trascorrere prima che tutte le truppe tedesche, attestate al di là della Linea Gotica, a cavallo dell'Appennino Tosco-Emiliano, si ritirassero, e fu l'anno in cui sul territorio italiano vennero compiute le peggiori efferatezze, con attentati da parte di partigiani e rappresaglie tedesche.

Il 25 aprile 1945 segnava la data della definitiva liberazione. Il 27 aprile

La Guerra di Liberazione attraversa la penisola con gli effetti di un lentissimo ed apocalittico tornado. Moltissime città vengono ridotte ad ammassi di rovine. Chi saprebbe riconoscere, in questa montagna di macerie, la graziosa cittadina di Ortona a Mare? (foto SME - Ufficio Storico).

Mussolini, catturato a Dongo durante un suo inutile tentativo di fuga verso la Svizzera, venne ucciso insieme a Claretta Petacci. La macabra scena di Piazzale Loreto sta a ricordarci come, in guerra, l'odio può trasformare in belva l'uomo, di qualsiasi colore egli sia e sotto qualsiasi bandiera egli si schieri.

La sorte di Hitler seguiva di pochi giorni quella del suo amico e alleato. Chiuso nel bunker, nella sua Berlino della quale gli Alleati si erano ormai completamente impadroniti, egli si suicidava insieme alla sua donna Eva Braun.

Vicissitudini dei reparti automobilistici

Mentre tutto ciò avveniva, l'Esercito italiano, dopo lo sbandamento susseguente all'8 settembre, dopo le fughe e le defezioni delle più alte cariche politiche e militari, cercava di ritrovare una sua identità, una sua fisionomia. In esso, e assieme ad esso, lo stesso sforzo veniva compiuto dal Corpo Automobilistico.

Tentare di ricostruire le vicende ordinative dei reparti nel periodo preso in esame significherebbe imbarcarsi in un'impresa che, iniziando da qui, ci vedrebbe ancora in campo fra trenta pagine a fornire elenchi di nomi e di numeri: reparti già in vita che si sciolgono insieme alle loro grandi unità di appartenenza; reparti che si costituiscono ex novo; reparti che si contraggono o che, al contrario, si espandono; reparti minori che transitano da uno ad un altro di livello superiore; reparti che cambiano nome o numerazione o che cambiano sede di operazione; questo indescrivibile bailamme di processi ordinativi sta, se non altro, a testimoniare il tormentato tentativo di tutta la forza armata di ricostruire la propria operatività e credibilità.

Solo per catturare al volo qualche cifra, diremo che nell'arco di tutta la Guerra di Liberazione fecero la loro comparsa (e per qualcuno si trattò di una vera e propria comparsa, forse solo sulla carta)

–6 autoraggruppamenti (1 celere, 1 motorizzato, 9°, 10° e 13° Reggimenti Autieri, 14° Autoraggruppamento);
- 7 autogruppi;
- 5 autoreparti;
- 69 compagnie autieri;
- 3 sezioni autonome;
- 1 centro automobilistico (il 9°, di Bari);
- 3 reparti soccorso stradale;
- 9 parchi automobilistici;
- 24 officine tra leggere e mobili.

Più opportuno ci appare, in luogo di un'arida elencazione di nomi e numeri, gettare uno sguardo, il più profon-

Roma, 1.12.1944. Mezzi corazzati delle brigate «Cremona» e «Friuli» a Porta San Paolo (foto Museo Storico).

CAPITOLO 8

do possibile, su quale fu l'attività degli appartenenti al Corpo e come essa si inserì nelle vicende che condussero alla liberazione. Ci serviremo, allo scopo, di relazioni stilate da ufficiali del Corpo che a vario titolo furono protagonisti o, quantomeno testimoni degli eventi. Si tratta di relazione redatte nel 1949, in epoca cioè troppo vicina ai fatti in questione, spesso stilate con intento troppo celebrativo da uomini necessariamente di parte, per non lasciar nascere perplessità sulla loro assoluta obiettività. Sfronderemo, per quanto possibile, ogni effetto agiografico per trarre da questi scritti la concretezza dei fatti in sé.

Si intravede, in queste relazioni, un cammino graduale e crescente verso la piena collaborazione con le forze di liberazione, dapprima incerto, poi sempre più sicuro. Analogamente alle unità degli altri Corpi, anche quelle del Corpo Automobilistico non incontrarono sulle prime incondizionata fiducia da parte degli Anglo-Americani (non è certamente elemento trascurabile il fatto che solo fino a pochi giorni prima i nostri fucili sparavano nella loro direzione).

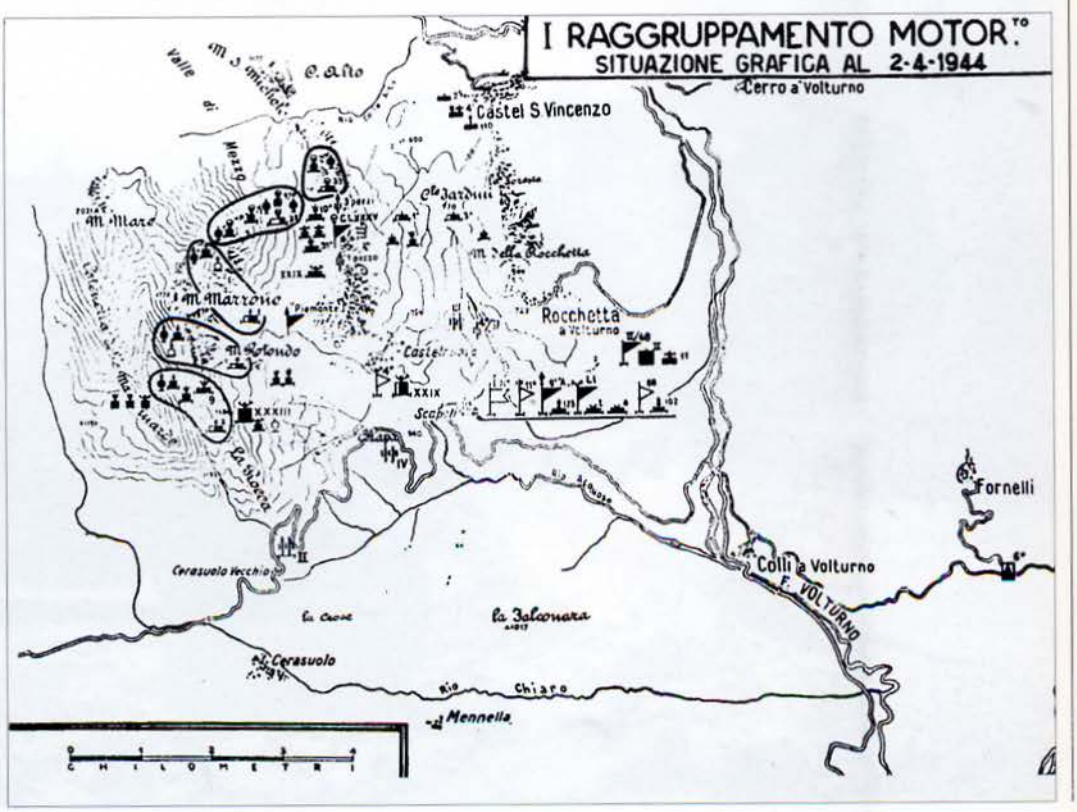
Pertanto, gli Italiani dovettero dar prova della loro affidabilità prima di essere accettati dagli Alleati quali combattenti alla pari, e al loro fianco. Ne dà conferma una relazione del maggiore Pietro Catalano, dalla quale stralciamo i passi più significativi.

Il 1° Raggruppamento Motorizzato

«Il Corpo Automobilistico concorreva efficacemente – con propri volontari – alla costituzione del 1° Raggruppamento Motorizzato – trasformatosi successivamente in «Corpo Italiano di Liberazione» (contingente militare massimo che gli Alleati erano disposti ad autorizzare in quel momento, per la nostra partecipazione attiva alla guerra di Liberazione) sia con un proprio Autoreparto (il 250°, trasformatosi successivamente in CCL Autogruppo Misto), sia con drappelli automobilistici per il Comando e le unità sanitarie, sia con le officine mobili 38ª e 59ª; infine con propri ufficiali e militari di truppa decentrati presso le unità delle tre armi: fanteria, artiglieria e genio.

Concorreva, successivamente, alla costituzione di ciascuno dei Gruppi di Combattimento «Legnano», «Folgore», «Friuli», «Mantova» e «Cremona» con: una Compagnia Trasporti, un Parco Mobile, una Officina Mobile, drappelli per i Comandi e le unità sanitarie e con propri ufficiali e militari di truppa, impiegati nelle unità di fanteria, artiglieria e genio per la condotta degli automezzi e per le esecuzioni di riparazioni di 1° scaglione, data l'insufficienza quantitativa del personale delle suddette armi.

Nella profonda manovra di inseguimento dal Pescara al Foglia (svoltasi con alternanza di sbalzi e soste nei



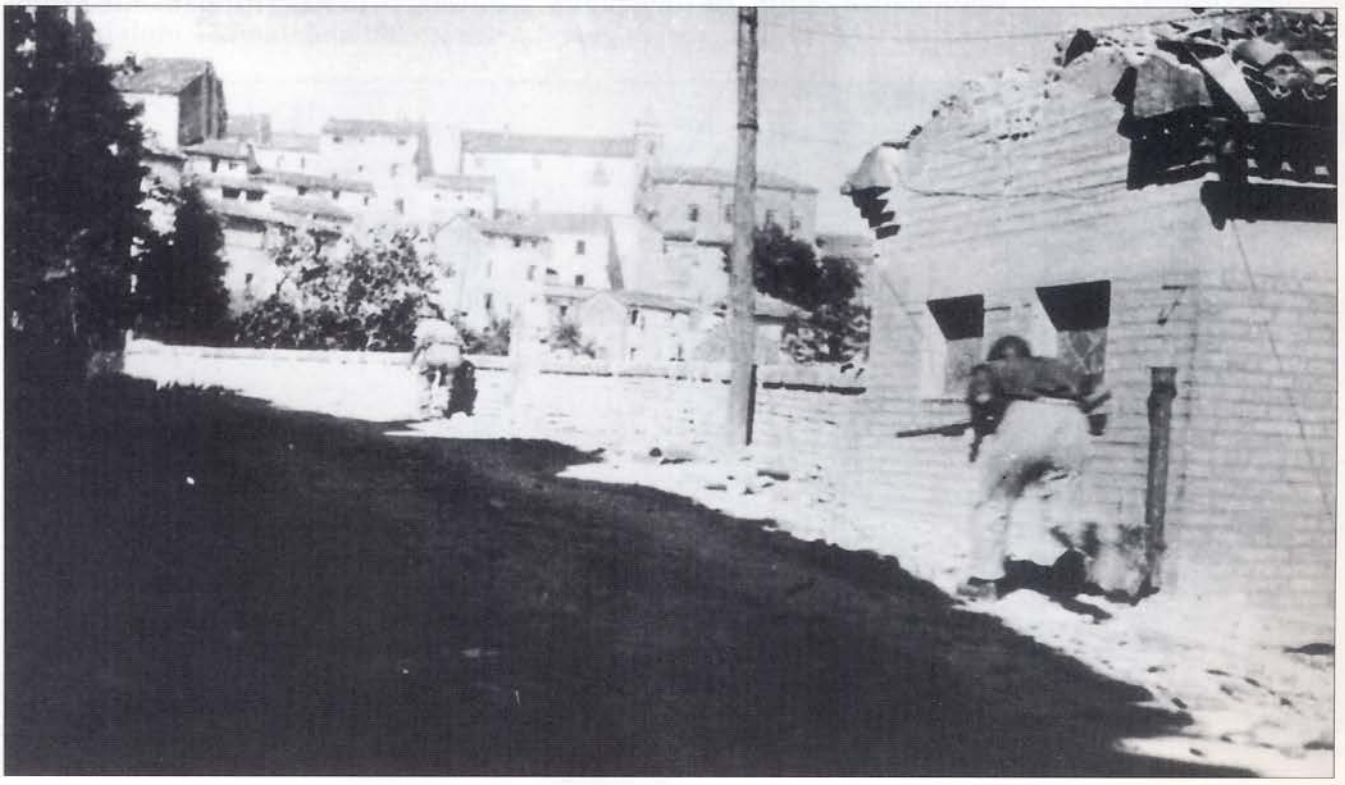
Posizioni del 1° Raggruppamento Motorizzato (massima unità concessa inizialmente dagli Anglo-Americani) alla data del 2 aprile 1944 (foto SME - Ufficio Storico).

mesi di giugno, luglio e agosto del 1944) che sboccò in urti talora assai sanguinosi, i reparti automobilistici si prodigarono per supplire alla deficienza quantitativa e qualitativa degli automezzi, attraverso una rete stradale che, per le frequenti interruzioni, moltiplicava lo sviluppo dei normali percorsi».

Il relatore introduce un passo di una relazione del generale Utili, comandante del Corpo Italiano di Liberazione:

«A Filottrano i battaglioni si impegnavano man mano che scendevano dagli autocarri e, pochi giorni appresso, nel forzamento della linea del Musone, è per l'abnegazione delle colonne automobilistiche che potei disporre delle truppe fresche della 2ª Brigata. A parte questo, non ho bisogno di dire che se è vero che lo spirito delle truppe meritò di essere esaltato per aver arrancato con i piedi sanguinanti, è altrettanto vero che la manovra contrastatissima

Truppe polacche avanzano nel retroterra di Ancona (foto da «La Battaglia di Filottrano» di G. Santarelli).



È il 7 luglio 1944. Il fronte si sposta sempre più a nord. L'immagine mostra alcuni combattenti in azione tra le case di Filottrano, in provincia di Ancona (foto SME - Ufficio Storico).

CAPITOLO 8

di inseguimento (dal Pescara al Foglia) richiese un angoscioso sforzo logistico, senza del quale non sarebbe stato possibile alimentare marcia e combattimenti. I tempi furono così serrati che a Filottrano, sezione di sanità e ospedali da campo si impiantarono combattimento durante, e che le munizioni, impiegate nelle operazioni di forzamento del Musone da undici gruppi di artiglieria, venivano scaricate a pié d'opera durante il tiro, da autocolonne le quali, nientemeno, facevano la spola da Isernia.

Mi si consenta di affermare (anche perché, non per mio merito, sono il più elevato in grado tra quanti hanno potuto constatarlo di presenza) che la minima flessione di quel rendimento, che si ottenne a prezzo di una buona volontà e di un impiego eccezionali, ci sarebbe stata fatale e che i risultati dell'intera manovra sarebbero stati irrimediabilmente compromessi se qualche centinaio di scassatissimi autocarri non avessero fatto meraviglie».

«Macerata – riprende la relazione del Catalano – fu il traguardo di una lunga, snervante fatica per chi si vide costretto ad autotrasportare le fanterie sino alla linea di attacco e nello stesso tempo – sempre utilizzando i pochissimi e logori mezzi – si vide costretto a fare ancora la spola fra la terra di Puglia e le prime linee, per assicurare gli indispensabili rifornimenti ai compagni d'armi.

Ventiquattro caduti, una medaglia di bronzo al V.M., dodici croci di guerra al V.M., diciotto encomi solenni: ecco in sintesi i dati relativi al Corpo Automobilistico».

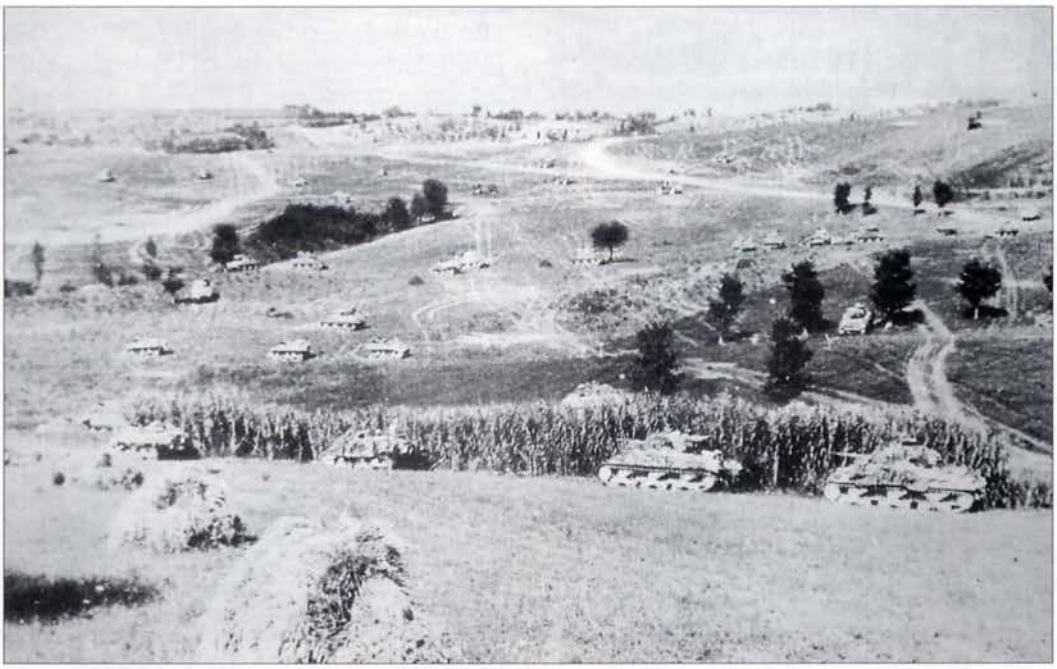
Il Catalano conduce rapidamente a conclusione la propria relazione. È opportuno perciò riportarsi alle sue battute iniziali, allo scopo di approfondire il discorso ed entrare nel dettaglio delle vicende, in particolare quelle che riguardano il 1° Raggruppamento Motorizzato.

L'unità dunque si era costituita nel periodo immediatamente successivo alla fatidica data dell'8 settembre e, ai primi di dicembre, era affiancata alle truppe americane. Nell'ambito del Raggruppamento, anche gli autieri sostennero il loro ruolo determinante.

Si trattava per lo più di militari appartenenti a classi giovani, mancanti perciò di quelle qualità che solo una lunga esperienza comune riesce a maturare, quali la reciproca conoscenza tra superiore e inferiore, l'ambientamento nell'unità, l'affiatamento con i compagni d'armi con i quali si trovavano ad operare e l'intima conoscenza del mezzo che erano chiamati a condurre.

I Tedeschi, volti in ritirata nella battaglia del Volturno, si erano attestati sui massicci di Monte Camino, Montelungo e Monte Sammucro, retrostanti la piana di Mignano, tra i corsi dei fiumi Volturno e Garigliano. Questa linea di difesa aveva costretto gli Alleati a segnare il passo e ad immettere, tra le unità avanzanti, delle forze nuove; tra queste, il 1° Raggruppamento Motorizzato Italiano.

Carri armati e autocarri in procinto di attraversare il Musone all'inseguimento dei tedeschi (foto da «La Battaglia di Filottrano» di G. Santarelli).



La brigata corazzata polacca in azione tra i fiumi Cesano e Metauro: la Linea Gotica è ormai vicinissima (foto da «La Battaglia di Filottrano» di G. Santarelli).

Via d'accesso al settore era la Casilina, in quei giorni resa irriconoscibile dal transito di migliaia di veicoli militari, da trasporto o da combattimento, i quali, affluendo dai campi circostatnti o immettendosi in essa da carrarecce laterali, vi riversavano viscidi e densi ruscelli di fango, rendendo estremamente difficoltosa la circolazione.

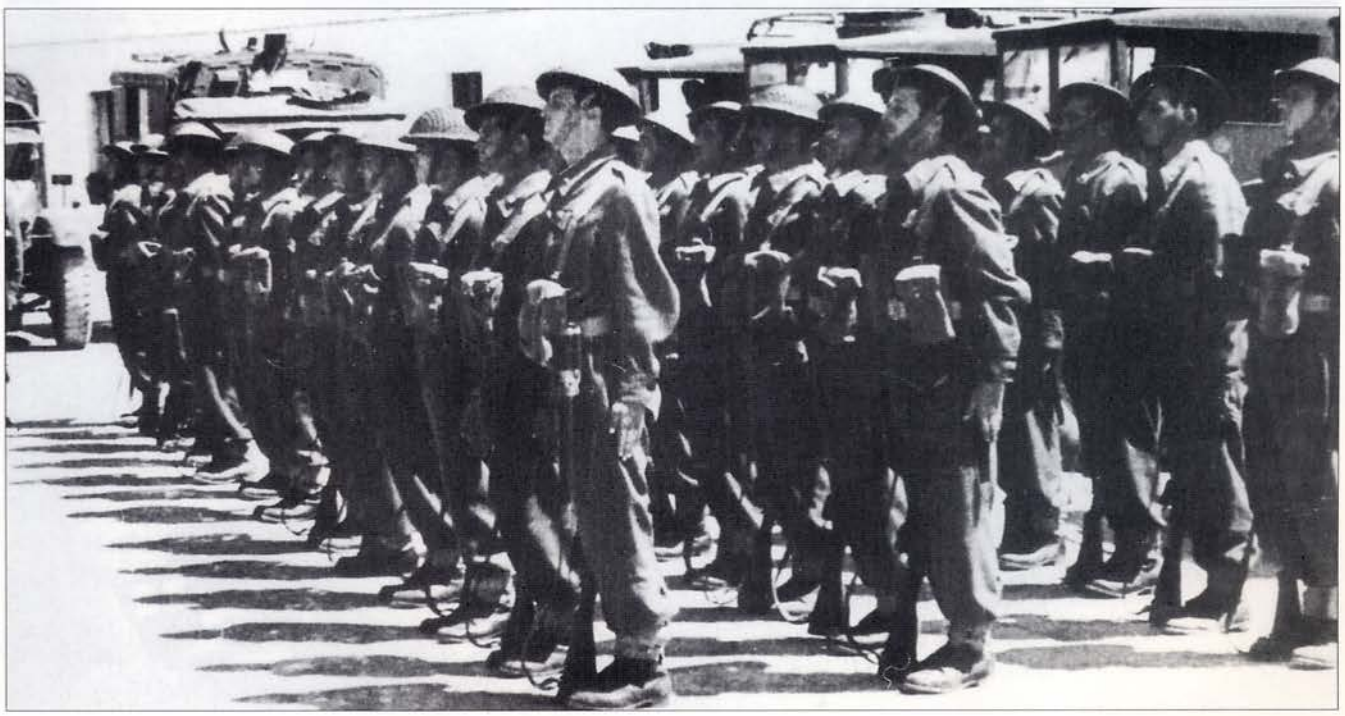
Il 4 dicembre 1943, l'ordine di operazione nr. 15 del 2° C. d'A. americano disponeva che il Raggruppamento, aggregato alla 36ª Divisione, si tenesse pronto a muovere nella notte tra il 5 e il 6 dicembre.

L'autotrasporto ebbe inizio la notte tra il 6 e il 7, con partenza dalla zona Maddaloni - Limatola - Airola, attraverso Caserta e Capua, con punto di scarico sulla Casilina, presso il bivio di Presenzano.

L'ultimo tratto risultò veramente infernale: le sistematiche interruzioni stradali operate dai Tedeschi in ritirata e i punti di passaggio obbligato per schivare i campi minati aumentarono il percorso su quella Casilina, un tempo ben asfaltata ed ora ricoperta di quella spessa fanghiglia che sembrava essere stata gettata lì intenzionalmente, per impedire ai veicoli di procedere oltre. Ma gli autieri riuscirono a trovare la forza e l'abilità per avanzare, contro le raffiche di vento e gli scrosci della pioggia.

Lo stesso comandante del C. d'A., generale Keyes, avendo osservato, non

L'esercito italiano indossa le uniformi degli Alleati (foto Museo Storico).



CAPITOLO 8

Una colonna di rifornimenti, parte someggiata e parte motorizzata, avanza nel fango (foto SME - Ufficio Storico).

visto, il movimento, inviò subito una lettera al comandante del Raggruppamento, felicitandosi per l'impeccabilità e la perfetta militarità del movimento stesso ed esternando la sua piena fiducia sull'affidabilità del reparto nell'azione che ad esso era stata affidata.

Al mattino del giorno 8, ancora con il buio, il Raggruppamento si lanciava all'attacco di Montelungo. Un tragico errore di valutazione sull'entità del nemico provocò un autentico massacro: i Tedeschi contrattaccarono e, dopo tre ore di combattimento gli Italiani lasciavano sul terreno 247 morti, mentre i feriti erano 102 e i dispersi 158. Attestato sul monte non c'era un «velo di truppe», come il Servizio Informazioni americano aveva riferito, ma un battaglione rinforzato ed elementi della Divisione Goering.

L'attacco venne replicato, stavolta con successo, dopo adeguata e accurata preparazione, il giorno 16, e Montelungo veniva conquistata.

Nei giorni di preparazione si divulgò in un baleno – e venne in seguito spesso ricordato – l'episodio dell'autiere che il giorno 14, in uno dei rifornimenti in linea che effettuava con il suo fido e in-

Esplosioni sul fronte presso Montelungo (foto Museo Storico).

separabile SPA L 39, ebbe colpito il serbatoio della benzina da una scheggia di un proietto nemico. Senza frapporre indugio e non avendo altro a disposizione al di fuori del chewin gum che andava masticando cammin facendo, di quello si servì per turare la piccola falla, scongiurare il pericolo d'incendio e proseguire nella marcia.

Alla conquista, fecero seguito i messaggi di felicitazione e congratulazione dei generali Walker, Keyes e Clark, comandanti rispettivamente della Divisione, del C. d'A. e della 5ª Armata americane, nonché del Capo di Stato Maggiore Generale Maresciallo Messe.

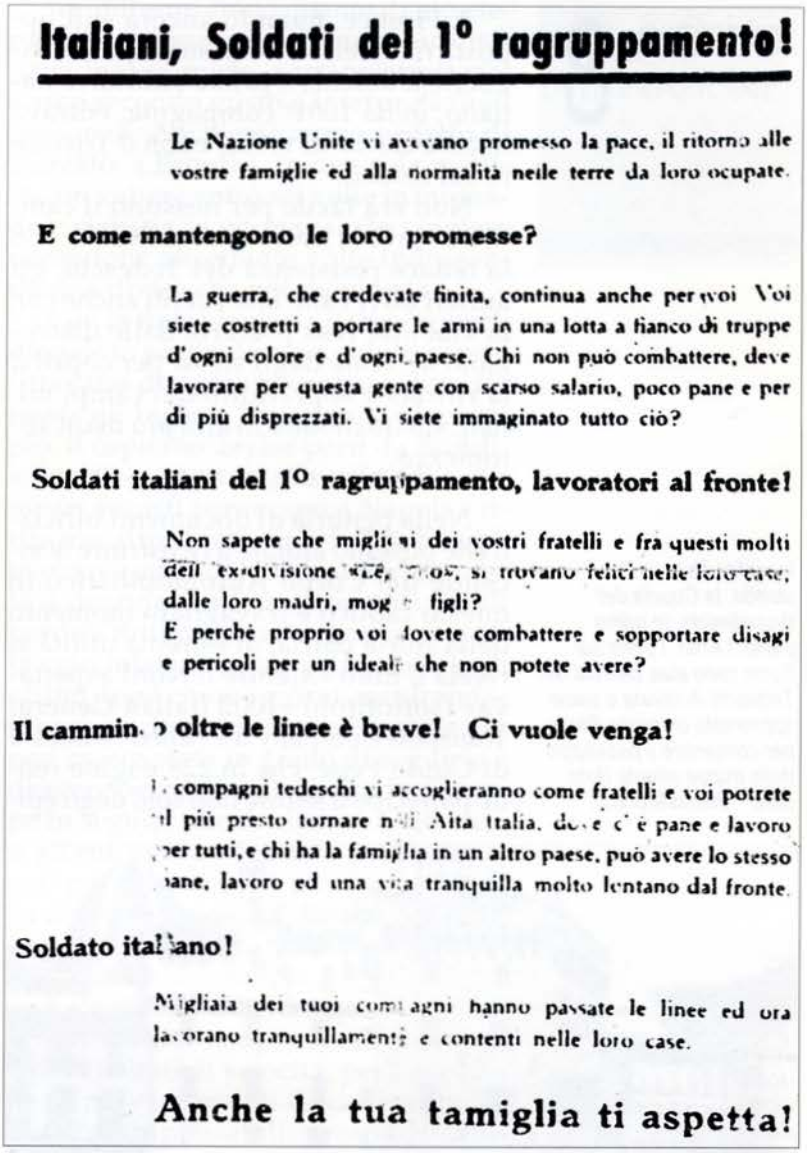
Nei propositi del Comando americano, il Raggruppamento avrebbe dovuto tornare a prendere posizione sul Montelungo dopo alcuni giorni di riposo, ma le gravi perdite subite costrinsero il comandante, generale Dapino, a confessare all'alleato la propria impossibilità a fare ritorno all'azione. L'unità venne perciò inviata a riordinarsi in zona lontana dal fronte. Nella notte tra il 26 e il 27 dicembre gli autieri replicarono, in senso inverso, il viaggio già effettuato ai primi del mese e ricondussero il reparto nella zona di Sant'Agata dei Goti, Limatola, Airola.

L'esperienza del 1° Raggruppamento Motorizzato, al di là dei risultati conseguiti, si rivelò produttiva dal punto di vista morale, eliminando negli Alleati ogni diffidenza circa le intenzioni, l'affidabilità e la credibilità dei combattenti italiani e instillando nelle nostre forze ancora scosse e dissestate la fiducia di poter ricoprire un ruolo attivo nella lotta per la liberazione, senza dover confidare esclusivamente nell'aiuto altrui.

Anche per quanto riguarda il Corpo, di concerto con gli Alleati, le Autorità italiane misero mano alla costituzione di altre unità automobilistiche, con elementi appartenenti ai reparti autieri provenienti da ogni parte d'Italia. Queste nuove unità vennero messe immediatamente a disposizione degli Anglo-Americani, operando fattivamente al loro fianco e ricevendo a più riprese aperti riconoscimenti.

Le «Italian General Transport Companies for Allied Armies»

I primi reparti automobilistici a venir costituiti nell'Italia già liberata, composti da personale italiano e automezzi alleati, furono le compagnie 1000ª, 1001ª e 1002ª, originate dal 9° Reggimento Autieri di Bari.



Italiani, Soldati del 1° ragruppamento!

Le Nazione Unite vi avevano promesso la pace, il ritorno alle vostre famiglie ed alla normalità nelle terre da loro ocupate.

E come mantengono le loro promesse?

La guerra, che credevate finita, continua anche per voi. Voi siete costretti a portare le armi in una lotta a fianco di truppe d'ogni colore e d'ogni paese. Chi non può combattere, deve lavorare per questa gente con scarso salario, poco pane e per di più disprezzati. Vi siete immaginato tutto ciò?

Soldati italiani del 1° ragruppamento, lavoratori al fronte!

Non sapete che migliaia dei vostri fratelli e fra questi molti dell'ex-divisione "Cre", [illegible] si trovano felici nelle loro case, dalle loro madri, mog[illegible] figli?
E perchè proprio voi dovete combattere e sopportare disagi e pericoli per un ideale che non potete avere?

Il cammino oltre le linee è breve! Ci vuole venga!

I compagni tedeschi vi accoglieranno come fratelli e voi potrete al più presto tornare nell'Alta Italia, dove c'è pane e lavoro per tutti, e chi ha la famiglia in un altro paese, può avere lo stesso pane, lavoro ed una vita tranquilla molto lontano dal fronte.

Soldato italiano!

Migliaia dei tuoi compagni hanno passate le linee ed ora lavorano tranquillamente e contenti nelle loro case.

Anche la tua famiglia ti aspetta!

Manifesto tedesco indirizzato ai soldati del 1° Raggruppamento Motorizzato, con invito a disertare (foto SME - Ufficio Storico).

Le compagnie, su 380 uomini circa e 200 automezzi, effettuarono trasporti di munizioni dal porto di Bari all'entroterra, rifornimento di viveri alle popolazioni civili e smistamento di profughi verso le retrovie.

Nonostante il nome, si trattava di reparti a livello battaglione, comandati da un maggiore. In essi operava un Nucleo Comando Inglese (British C.A.D.R.E.).

A fianco degli Alleati, i reparti proseguirono verso il nord, toccando tutte le tappe di una faticosa liberazione. Fu una potente iniezione di morale anche per la popolazione civile il vedere che quegli oscuri autieri che ininterrottamente li rifornivano di viveri erano proprio italiani. Era, per tutti, quasi un ritorno alla vita, a una coscienza nazionale che le troppe avversità sembravano aver sopito: l'Italia, vivaddio, c'era ancora!

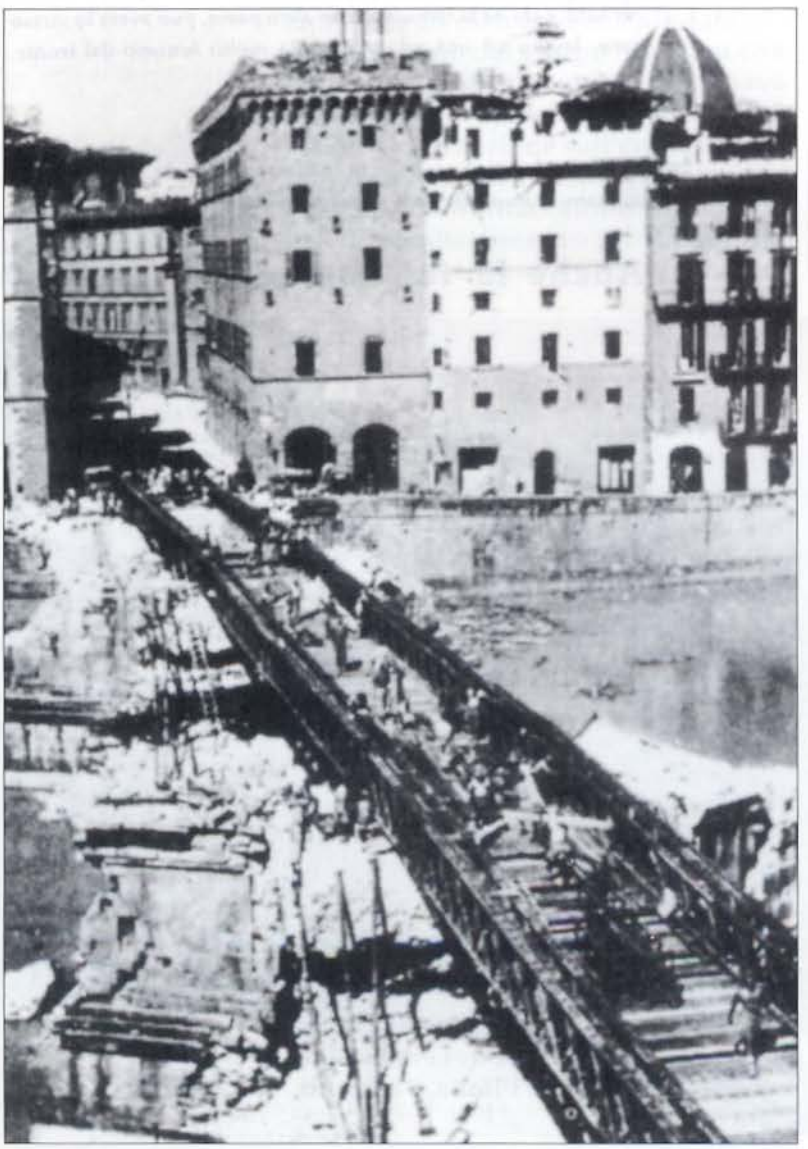
CAPITOLO 8

A Firenze, quando ancora sull'opposta riva dell'Arno tuonavano le artiglierie tedesche, il primo autocarro italiano, della 1001ª compagnia, entrava in città carico di viveri e con il Tricolore sul cofano.

Non era facile per nessuno il cammino verso la liberazione: oltre che con la tenace resistenza dei Tedeschi, gli autieri dovevano fare i conti anche con la viabilità resa precaria dalle distruzioni arrecate dagli stessi per coprirsi la ritirata e soprattutto dai campi minati, sui quali saltò in aria più di un automezzo.

Nella penuria di documenti ufficiali che possano aiutare a ricostruire le vicende del Corpo Automobilistico in questo caotico e travagliato momento della storia patria, di estrema utilità si rivela il libro «Mentre il Nord aspettava» (sottotitolo «1002 Italian General Transport Company for Allied Armies») di Guido Pepe, che in 228 pagine rende partecipe il lettore non solo degli episodi che videro protagonista la 1002ª Compagnia, ma soprattutto delle sensazioni provate dai suoi uomini e delle umiliazioni patite, nelle quali si rispecchiavano quelle inferte a tutto il Paese.

Inconfondibile, sullo sfondo, la Cupola del Brunelleschi; in primo piano, l'Arno. I ponti sul fiume sono stati distrutti dai Tedeschi in ritirata e viene approntato un ponte Bailey per consentire il passaggio delle truppe alleate (foto SME - Ufficio Storico).



La Compagnia era stata costituita con circa 400 uomini, in parte militari sbandati dopo l'8 settembre, in parte di leva, cioè della classe 1924, e dipendeva, per l'impiego, dall'8ª Armata Anglo-Americana, mentre era riservato agli Italiani il compito di curare la burocrazia, la disciplina e la distribuzione dei viveri forniti dagli stessi Alleati.

Essa era articolata in quattro plotoni, fra i cui comandanti c'erano lo stesso Pepe e Paolo Carlini, futuro Capo del Corpo Automobilistico agli inizi degli anni Ottanta. Completavano l'organico della compagnia un plotone comando e un'officina. Ogni plotone disponeva di 34 automezzi, una camionetta per il comandante e 8 motociclette.

La data di costituzione ufficiale fu il 5 gennaio 1944. La prima sede, a cielo aperto, fu un uliveto situato tra Brindisi e San Vito dei Normanni.

Apparve macroscopica, fin dai primi momenti, la differenza di mentalità e di abitudini tra due eserciti così diversi, espressione di due popoli anch'essi tanto diversi. Da una parte l'efficienza degli Inglesi, la loro estrema precisione nella definizione, programmazione ed esecuzione dei lavori, spinta ad una pignoleria quasi maniacale; dall'altra l'approssimazione degli Italiani, la sciatteria, il pressappochismo e l'improvvisazione. E gli Inglesi non mancavano di stigmatizzare i difetti italiani, mai tollerando i ritardi dei conduttori, irridendoli quando non erano in grado di far fronte a guasti banali, rilevando ad ogni pié sospinto l'indisciplina nella circolazione e l'eccesso di velocità, sistematicamente colpito – quest'ultimo – dalla polizia militare inglese.

Trattavano gli Italiani con altezzosa superiorità e non ammettevano alcuna deroga ai regolamenti, sì che i comandanti di plotone dovevano arrovellarsi per inventare provvedimenti nei confronti di militari rei di «barba non fatta» o di «aver mangiato durante la guida» e trovare miracolosi rimedi davanti al «disaster» (tale veniva giudicato) di una gomma bucata. Nei confronti degli ufficiali italiani, essi si scandalizzavano per il fatto che tutti, fino al grado meno elevato, disponevano di un attendente.

Per gli Inglesi, quegli Italiani che lavoravano ai loro ordini non erano prigionieri di guerra, non erano alleati, non erano lavoratori civili; erano solo gli stracci sbrindellati di un esercito sconfitto e la difficoltà maggiore, per i soldati italiani, era proprio quella di conservare, o meglio di riconquistare, la loro dignità di uomini.

A questi problemi di carattere morale si aggiungeva quello più spicciolo e pratico della necessità di guadagnarsi la pagnotta quotidiana, per sé e possibilmente per la famiglia, per cui scorrevano a migliaia i rivoli di traffici sotterranei dove ognuno cercava di ritagliare, all'interno del servizio, una nicchia per il proprio utile, rivendendo benzina, viveri e materiali di ogni genere (perfino gli imballaggi di legno delle bombe) o effettuando con gli stessi automezzi militari anche trasporti (pagati) a favore di privati. Ma, almeno per quanto riguarda la benzina, le accuse dei comandanti inglesi a carico dei conduttori italiani venivano dagli ufficiali di questi ultimi rintuzzate facendo notare che tutti,inglesi compresi, lo facevano.

Il vitto fornito dagli Inglesi, a prescindere dalla sua qualità,era estremamente monotono (poteva capitare di mangiare pollo in scatola, o patate, per 15 giorni di seguito). Ma i conduttori italiani riuscivano ugualmente a trattarsi bene, facendosi sempre avanzare qualcosa allorché trasportavano viveri per vari eserciti o per organizzazioni civili, viveri che venivano portati presso la cucina italiana o cucinati dagli stessi conduttori con fornelli improvvisati tra gli ulivi.

Se era comprensibile e giustificabile che dei soldati si arrangiassero, destavano invece pena e disgusto certi alti ufficiali italiani, ormai privi di prestigio e dignità, oltreché di ogni comando, che venivano ad elemosinare dai conduttori l'uso di un autocarro per scopi personali o qualche scatoletta di viveri dalla cucina. Ad essi gli ufficiali della compagnia rispondevano invariabilmente di farsi autorizzare dagli Inglesi.

Era lacerante il contrasto tra lo stato d'animo dei conduttori meridionali che sapevano le loro famiglie al sicuro nell'Italia liberata, con la possibilità anche di recarsi a far loro visita, e quelli residenti al centro o al settentrione, del tutto ignari della sorte dei loro cari e delle loro case, esposti alle rappresaglie tedesche e fasciste.

Le uniformi erano quanto di più eterogeneo potesse essere immaginato: italiane, inglesi, miste, o arrangiate da ciascuno secondo gusto e interpretazioni personali. Anch'esse erano oggetto di mercato: a Brindisi, in una sola mattina, un autiere entrò sei volte in mutande e ciabatte in un magazzino inglese uscendone altrettante volte indossando una divisa che poi rivendeva.

Con la tipica fantasia italica, e meridionale in particolare, i conduttori profittavano di ogni circostanza per «far fessi» gli Inglesi. Un giorno, ad esempio, il capitano Taylor partì da Brindisi con 40 conduttori alla guida di automezzi vetusti per recarsi a Napoli a ritirarne altrettanti nuovi. Poiché egli marciava ad andatura sostenuta, giunto a destinazione si accorse di averli perduti tutti per strada. Arrivarono alla spicciolata nei giorni successivi, gli ultimi dopo cinque giorni, mostrandosi ognuno dispiaciuto con l'inglese per non essere stato in grado di seguirlo e di avere perciò sbagliato strada. Si seppe in seguito che qualcuno, negli stessi giorni, aveva effettuato trasporti pagati per agricoltori e pescivendoli, altri avevano passato il tempo con la fidanzata, altri avevano aiutato i genitori nei lavori dei campi...

La polizia militare, intanto, segnalava in misura sempre crescente infrazioni ai limiti di velocità, per l'adozione di provvedimenti disciplinari a carico dei responsabili; provvedimenti che si rivelavano non solo inutili, ma addirittura controproducenti, fino a che venne svelato l'arcano. Le infrazioni venivano infatti rilevate mediante macchinette, antesignane dei moderni autovelox, che registravano la velocità dell'automezzo. Venuti a conoscenza di ciò, tra gli stessi conduttori si era instaurata una vera e propria gara. Non appena, lungo un rettilineo, essi scorgevano un poliziotto con l'apparecchio in mano, davano quanto più gas possibile per cercare di... battere il record.

A Bari, il sottotenente Pepe ebbe modo di far conoscenza con un giovane ma già brillante professore di quella università: si chiamava Aldo Moro!

Un giorno, sempre a Bari, lo stesso sottotenente si recò insieme ad un collega di altro Corpo presso la Legione Carabinieri a presentare domanda per essere arruolato nell'Arma. Non pienamente convinto della propria decisione e dissuaso anche dagli amici della 1002ª, alla fine egli ritirò la propria candidatura. L'altro sottotenente, al

CAPITOLO 8

contrario, mantenne il proponimento e venne arruolato. Per inciso, il nome di questi era... Carlo Alberto Dalla Chiesa.

Continuando sul tema delle «amenità», a un certo punto gli Inglesi decisero che, nell'organico di un plotone, vi fossero due infermieri e ne imposero la nomina ai comandanti degli stessi. Poiché di gente con precedenti di mestiere non ve n'era, dopo attenta concertazione, venne deciso di assegnare l'incarico alle due persone che, in ogni plotone, avessero fatto più incidenti. Al di là del lato umoristico c'era anche una ragione concreta: coloro che incappavano in incidenti venivano infatti, per un certo periodo, privati dell'automezzo; perciò, tanto valeva che nel frattempo essi facessero gli infermieri.

Sul finire di agosto, con l'8ª Armata, anche la 1002ª cominciò a risalire la penisola, con dispiacere dei meridionali e grande felicità di chi abitava al centro. Il distacco dalla gente pugliese fu commovente.

La nuova sede fu presso Salerno, dentro un vecchio cotonificio disastrato dalle bombe. Là, la gente non era altrettanto amichevole: non mancarono infatti coloro che, al vedere quei loro connazionali al servizio degli «Invasori», li tacciano apertamente di traditori.

Tra i servizi di routine svolti dalla compagnia, nel periodo, vi fu quello di prelevare ogni sera, portare al lavoro, e riportare a casa gli artisti che si esibivano nei vari teatri di Napoli e, in tale funzione, alcuni degli ufficiali ebbero occasione di conoscere e intrattenersi in conversazione nientemeno che con il grande Totò.

Continuava, intanto, il dramma dei conduttori dell'Italia Settentrionale, dalla quale ancora non filtrava alcuna notizia sulla sorte dei loro familiari.

Un particolare che dava da riflettere era la ricerca del perché tutti quegli uomini accettassero e continuassero quella loro vita da soldati quando, senza nulla rischiare, avrebbero potuto allinearsi alla gran massa di disertori che, nel frattempo, erano tornati alla vita civile e intrallazzavano a loro piacimento, occupando i posti di lavoro più redditizi e insediandosi sulle poltrone delle più prestigiose cariche pubbliche.

I nostri uomini potevano ora confrontare le risorse con le quali l'Italia era entrata nel conflitto con i mezzi dei quali disponevano gli Americani. Solo ora si rendevano ben conto di quanto grande fosse stata la pazzia dei nostri governanti che avevano gettato il Paese in una lotta così abissalmente impari e dell'ignoranza nella quale erano stati tenuti con la baggianata della potenza italica, delle glorie e dei fasti dell'Impero Romano.

Gli ufficiali automobilisti ponevano a confronto le prestazioni degli automezzi americani con quelle degli italiani e a questi ultimi veniva riconosciuto il pregio (consolatorio) della... maggior eleganza.

Poco prima del Natale 1944, si ripartì per il nord. Neve. Le autocolonne avanzavano lentissime sulle montagne

Effetti della ritirata tedesca in un casolare di campagna: cadaveri, carogne di animali e un cascinale che brucia. Non è una scena di un film con pellirosse, ma una tragica realtà con moltissime repliche (foto Museo Storico).

abruzzesi, lungo l'itinerario fissato dagli Inglesi. Giunti di fronte al vertiginoso abisso in fondo al quale scorreva il Gizio, ecco un atroce dilemma: il ponte di legno – come dichiarava la tabella in inglese posta al suo imbocco – era agibile per un peso di 30 quintali e tale era quello degli autocarri che però ne portavano altrettanti di carico. Che fare? Itinerari alternativi non se ne vedevano e poi era lì che il piano di marcia inglese ordinava di passare. Si effettuò un tentativo. Il primo conduttore, bloccato l'acceleratore, diresse l'automezzo sul ponte; a un metro da esso, egli saltò a terra e l'autocarro affrontò da solo la traversata. Il ponte scricchiolò, ma resse. Al di là, un secondo conduttore saltò in cabina e riportò il mezzo in carreggiata. Si ripeté l'operazione con il secondo. Il terzo conduttore invece non volle sentir ragioni e, temerariamente, azzardò la traversata restando alla guida; così fecero tutti quelli successivi, ignari però del rischio che stavano correndo, non riconoscendo il significato della tabella.

Forca Caruso, Avezzano, L'Aquila. Poco dopo Capodanno del 1945 i plotoni erano distribuiti tra Roseto, Giulianova, Ascoli Piceno e Macerata. In Ascoli, tutti i ponti sul Tronto e sul Castellano erano stati fatti saltare dai Tedeschi.

Ponte sul fiume Tronto, ad Ascoli Piceno. Per ricostruirlo, dopo l'abbattimento da parte dei Tedeschi, vennero impiegati 1000 quintali di cemento, trasportati dalla 1002ª Compagnia Trasporti (foto V. Capodarca).

Giugno 1994: un ponte ferroviario sul fiume Chienti, nei pressi di Civitanova Marche, è stato fatto saltare dai Tedeschi in ritirata (foto da «La Battaglia di Filottrano» di G. Santarelli).

CAPITOLO 8

Il freddo provocò una disgrazia: due conduttori morirono sulle cabine dei mezzi, asfissiati dalle esalazioni dell'ossido di carbonio dell'impianto di riscaldamento.

L'alloggiamento, in Ascoli, era all'interno della scuola «Merli». Chi oggi si recasse nella cittadina marchigiana, dedichi un'occhiata agli alberi della scuola (se esiste ancora): essi furono piantati dagli autieri della 1002ª, come pure opera di questi fu il trasporto di mille quintali di cemento con i quali venne ricostruito il ponte sulla Salaria.

A primavera, lunghe colonne di automezzi americani e inglesi risalivano lungo l'Adriatica, con a bordo soldati di ogni nazionalità e colore. E gli alti ufficiali italiani? Ce ne doveva ancora essere qualcuno in giro, visto che al Comando del reparto giungeva una segnalazione a firma di un generale relativa ad un sergente sorpreso senza bustina.

Con l'avvicinarsi della vittoria, che si sentiva sempre più vicina, si intensificava l'attività dei partiti politici, molti nuovi, ognuno inteso a procacciarsi la propria fetta di elettorato.

Il 17 aprile 1945 la 1002ª lasciava le Marche e il 23 raggiungeva Bologna. Il giorno dopo, venti autocarri prelevavano 400 carabinieri a Firenze e li portavano nel capoluogo emiliano. Erano il primo segno della ripresa di possesso del nuovo Stato italiano.

Da Bologna il reparto si trasferì a Modena, in un edificio finalmente fornito di finestre e tetto.

Numerosi automezzi vennero messi a disposizione dei soldati del nord perché potessero raggiungere le loro famiglie. Per molti, ahimé, i più foschi timori si erano avverati: familiari morti, case e attività produttive distrutte...

L'Esercito Italiano – o almeno quei pochi cittadini che in quel momento lo rappresentavano – fecero allora conoscenza con nuovi elementi della guerra: i partigiani, e con essi si entrò non poche volte in contrasto per la pretesa, da parte di questi ultimi, di sentirsi i veri, autentici e soli liberatori dell'Italia.

Il 23 agosto, dopo 20 mesi di attività in comune, la 1002ª venne sciolta ed ognuno seguì il proprio destino.

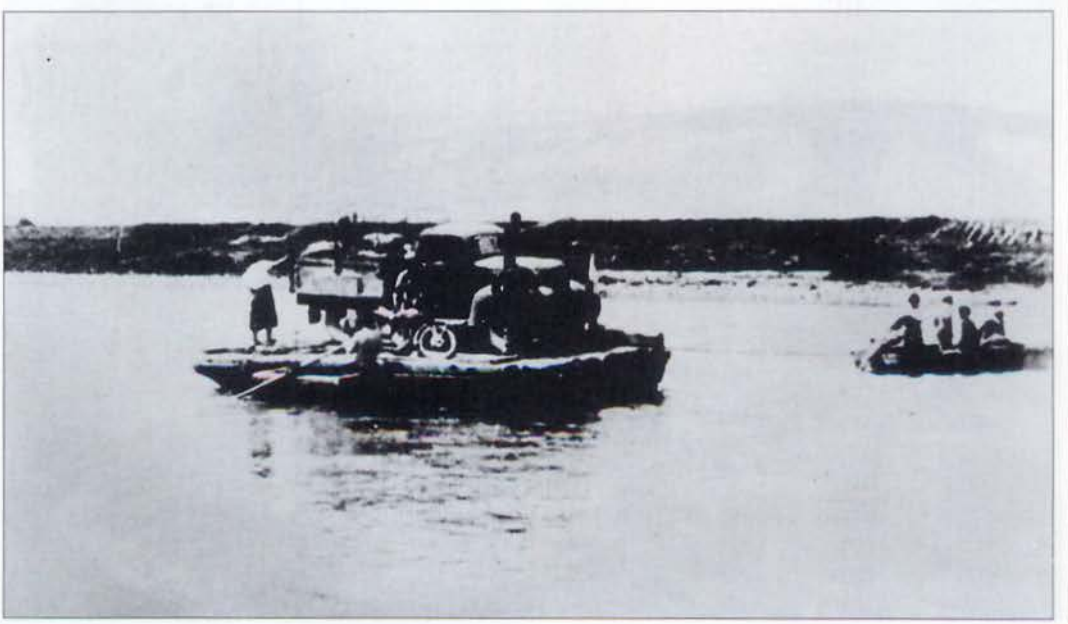
La Cooperazione e la Collaborazione

Due parole apparentemente simili, ma che nello specifico momento assunsero due significati opposti: collaboratori vennero chiamati coloro che optarono per i Tedeschi, cooperatori quelli che passarono con gli Americani.

Quel che avvenne degli autieri di ogni ordine e grado finiti in campi di prigionia, sia prima che dopo l'8 settembre, fa parte delle infinite storie personali, molte simili tra loro, tante diametralmente diverse, ma che investono per lo più la sola sfera intima di ciascuno; la storia del Corpo diviene storia di singoli.

Quanti caddero prigionieri dei Tedeschi, l'8 settembre e nei giorni immediatamente seguenti, vennero posti davanti all'alternativa: collaborare o essere deportati.

Non mancarono certo né lusinghe né minacce, per condizionare la scelta; non mancarono pubblici proclami e manifesti nei quali, minimizzando i rovesci militari già in atto, venivano agitati fan-



Fra poco si potrà dire: la guerra è finita. Uomini e automezzi del Gruppo di Combattimento «Cremona» attraversano il Po con mezzi di fortuna (foto SME - Ufficio Storico).

tasmi di terribili castighi per i traditori, e allettamenti di una vita agiata e serena per i collaboratori.

Chi optò per la collaborazione (pochi, a quanto si dice) trascorse il resto della vita militare a fianco dei Tedeschi, o nei territori della Repubblica Sociale Italiana fino al 25 aprile 1945. Quanti rifiutarono (e furono centinaia di migliaia) vennero avviati verso i campi di prigionia tedeschi, molti... con il biglietto di sola andata.

Quanti invece, prima dell'8 settembre, caddero in mani americane, vennero avviati verso gli Stati Uniti. Quale, la loro sorte? Uno spaccato della vita trascorsa da questa categoria di prigionieri ci viene fornito da un manoscritto dell'allora (nel 1949) maggiore Sebastiano Alfonso, futuro Capo del Corpo con il grado di tenente generale sul finire degli anni Sessanta.

Già ufficiale in organico al glorioso 9° Autoreparto (successivamente 9° Autotraini), di cui si è detto nelle pagine relative alla campagna in Africa Settentrionale, col chiudersi della stessa campagna veniva fatto prigioniero dagli Americani e avviato oltreoceano. Stralciamo dal manoscritto:

«Con l'avvento della Cooperazione, particolarissimamente apprezzate negli Stati Uniti furono le unità costituite con personale del Corpo Automobilistico, le uniche, forse, che ebbero e mantennero la loro caratteristica tecnica d'impiego in unità organiche.

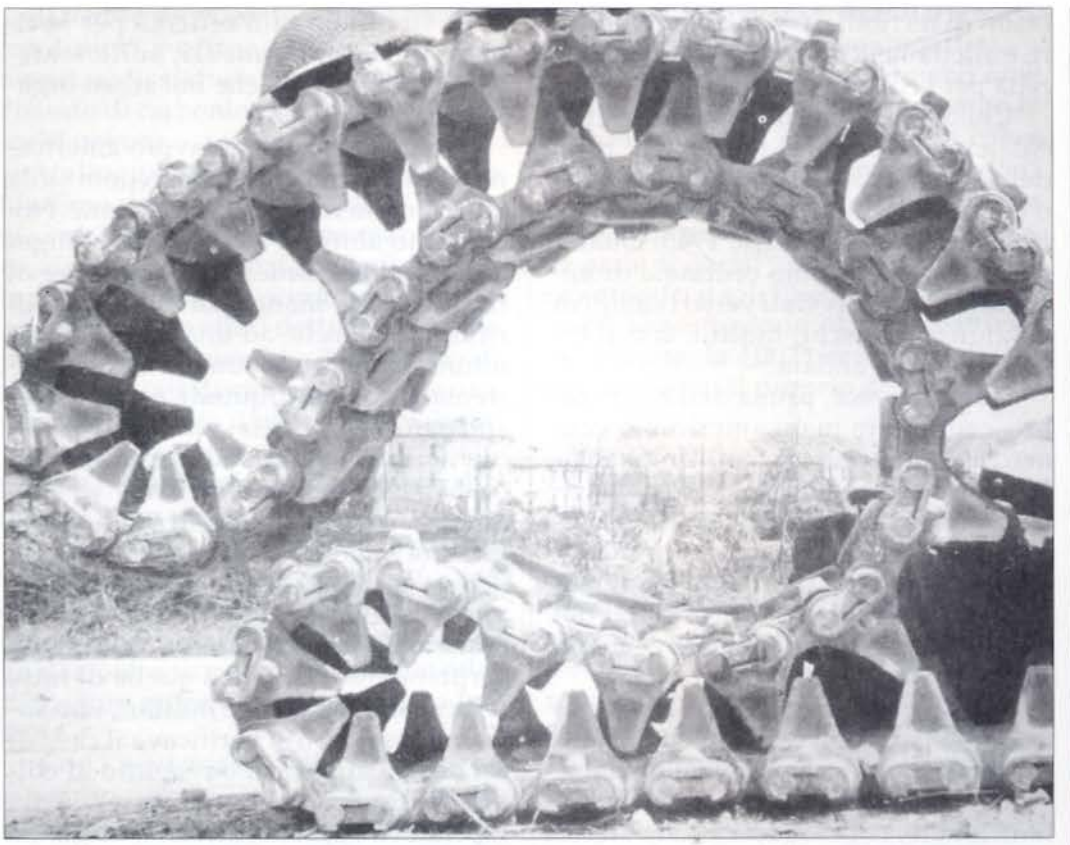
Nell'aprile del 1944, lo scrivente con altri 11 ufficiali inferiori, tra cui rammento l'allora capitano Gicca Armando, ed il capitano di complemento Langhesi, partì dal campo di Wingarten, nel Missouri, e raggiunse il centro di Addestramento Militare per unità corazzate di Fort Knox nel Kentucky, a poche miglia da Louisville. Ivi si costituì un battaglione autieri, comandato dallo scrivente quale capitano più anziano (senior officer), su quattro compagnie comandate da altrettanti capitani del Corpo Automobilistico. L'unità era sotto il controllo del capitano Sanders, del Corpo Ingegneri, con alcuni graduati. Il Colonnello Priscoe, comandante della Piazza Militare, e tutti gli altri ufficiali dei servizi a noi inerenti, ci dimostrarono subito una spiccata simpatia, un cavalleresco cameratismo militare, una umana e liberale compassione che valse a restituirci in breve tempo quel senso della propria personalità e, soprattutto, a creare negli uomini un sincero spirito di fattiva collaborazione.

Ci fu affidata un'officina per la riparazione di automezzi, sufficientemente attrezzata e che noi stessi organizzammo.

È noto il sistema di lavoro americano, comodo ma che si ripercuote sulla tabella numerica della produzione. Noi eravamo abituati ad aguzzare l'ingegno in mille maniere per sopperire al ritardo o alla mancanza delle parti di ricambio, nonché ad una migliore rifinitura del lavoro, ad un più accurato sistema di collaudo, quindi, avendo a disposizione un esteso parco di veicoli inefficienti, non attendevamo l'arrivo di un pezzo richiesto ma, mediante un accurato sistema di registrazione, ce lo procuravamo dagli autoguasti cui poi veniva applicato quello in arrivo. La lavorazione non aveva perciò interruzione e la produzione era veramente sorprendente rispetto a quella di tutte le altre officine civili e militari, non solo, ma assai raro si verificava il caso di un nostro automezzo respinto al collaudo superiore americano, che anzi esprimeva apprezzamenti di elogio ed ammirazione per l'esecuzione estetica e a regola d'arte della rimessa in efficienza degli automezzi.

Si finì che reparti e comandi fecero pressione affinché i propri autoveicoli fossero riparati «dagli Italiani»; i mezzi bocciati dalla commissione presso le altre officine furono affidati alla nostra e, quando verso il termine dei periodi fissati, il numero di automezzi programmati non era stato raggiunto a causa del ritardo delle altre officine, fu l'Unità Italiana che, cortesemente richiesta formalmente dal cavalleresco colonnello Priscoe, riuscì, con ore ed intere giornate straordinarie, a riportare l'equilibrio. È doveroso riconoscere che il Comando americano di tutto ciò ci fu sempre e ampiamente riconoscente, ricambiandoci con ogni sorta di agevolazioni ed incoraggiamenti. Godemmo della più assoluta libertà nell'ambito del presidio, con facoltà di frequentare, rispettivamente alle proprie categorie, locali e circoli. Frequenti furono le concessioni di permessi fuori presidio ed organizzazione di feste da ballo, ecc. Ma quello che certamente costituì una concessione che ritengo unica, fu quella della bandiera nazionale al reparto, offerta dalle donne italiane di Louisville, consegnata dallo stesso comandante della Piazza Militare, madrina la signora Priscoe. La bandiera sfilò col reparto in manifestazioni militari americane, unitamente alla ban-

CAPITOLO 8



Curiosa scultura allegorica eseguita dai Polacchi utilizzando un cingolo di un carro tedesco distrutto: raffigura la testa di un dinosauro (foto G. Santarelli).

diera americana, debitamente scortata e ricevuta dagli onori militari e dall'inno nazionale. Ritengo che questo è quanto di più commovente possa aver ottenuto un reparto di prigionieri italiani in terra straniera come cavalleresco riconoscimento della sua operosità. Tutto procedeva nella più completa armonia e nell'assoluto reciproco rispetto. I militari dettero sempre prova di correttezza e disciplina verso i loro ufficiali, aumentandone così il prestigio verso l'autorità americana e nessun incidente s'ebbe mai a lamentare da parte italiana».

I decorati

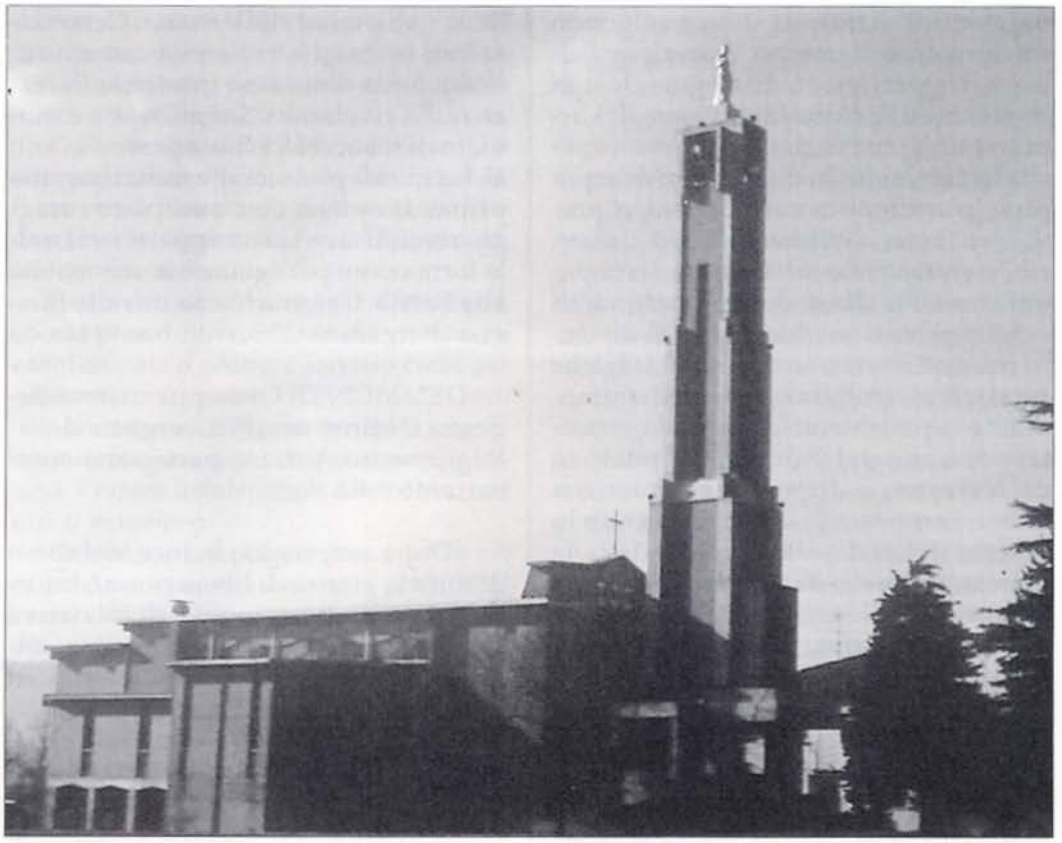
Non sono stati molti i decorati di medaglia d'oro del Corpo Automobilistico, nel corso della Seconda Guerra Mondiale, e quasi tutti si concentrano proprio in questa fase finale, cioè nelle attività legate alla guerra di Liberazione.

Anche se il fine agiografico è dichiaratamente bandito da quest'opera già in sede di Introduzione, costituirebbe tuttavia – quantomeno – incompletezza di informazione ignorare i nomi di coloro che sono stati ufficialmente insigniti di decorazione.

Ci limiteremo pertanto, in questo paragrafo, a riferire i nominativi e le motivazioni delle medaglie d'oro. Il nostro rammarico, semmai, va verso coloro il cui eroismo si è manifestato nello svolgimento umile e senza clamore di infiniti gesti di quotidianità, compiuti senza nulla chiedere e per sempre ignorati.

Una osservazione si impone doverosa: i decorati di cui ora illustreremo le motivazioni, pur essendo appartenuti al Corpo Automobilistico, hanno ricevuto la loro più che meritata ricompensa per gesta compiute al di fuori delle attività del Corpo: essi sono stati cioè decorati come combattenti partigiani, non come automobilisti. E questo non può non riportarci, con una punta di amarezza, a quanto da noi stessi espresso nel primo capitolo del primo volume, pag. 16. Richiamiamo il passo:

«Un particolare certamente accomuna l'autiere all'antico "carrettiere", quello di non apparire mai in primo piano. Distratti dai bagliori e dai furori del combattimento, illustri penne e celebrati pennelli hanno portato quasi sempre alla ribalta il coraggio e l'eroismo di chi si scagliava all'assalto; quasi mai, o rarissime volte, hanno notato la figura dell'umile carrettiere che, esposto alle stesse pallottole nemiche e allo scoppio delle granate, stava appena un passo indietro, a porgere al combattente la pallottola per vincere, il pane per vivere, la benda per non morire: come purtroppo sarebbe avvenuto tante volte, per il modesto autiere.»



A Stra, nel piacentino, la ferocia nazista provocò 9 vittime, tutti bambini, donne e vecchi, che ora sono ricordati nel locale Sacrario, nell'immagine fotografica (foto V. Capodarca).

È proprio ciò che è accaduto ai decorati del Corpo Automobilistico di cui ora illustreremo i meriti, che sono stati loro riconosciuti, appunto, soltanto allorché hanno svestito il loro abito di autieri. Stralciamo perciò dall'Albo d'Oro del Corpo Automobilistico.

FERRARO Pietro, nato a Venezia il 24 febbraio 1908, sottotenente autom. di complemento.

«Tra i primi organizzatori della resistenza armata contro il tedesco invasore, attraversava le linee di combattimento per collegarsi con il Comando Alleato in Italia. Successivamente, aviolanciato in territorio occupato per un'importante missione, si poneva animosamente al lavoro, affrontando continui rischi, trasfondendo nei collaboratori il più elevato spirito di sacrificio e mettendo in funzione una complessa organizzazione che abbracciava l'intera regione veneta. Accanitamente cercato dal nemico, persisteva fino alla liberazione nella sua opera attiva, decisa e coraggiosa, infliggendo duri colpi al nemico nelle sue retrovie e disorganizzandone a più riprese l'efficienza. Nella fase finale, in collaborazione con formazioni patriottiche, otteneva dal Comando tedesco di Venezia che la città e il porto venissero lasciati intatti. Concludeva così, attraverso rischi di ogni sorta, l'importante missione affidatagli, portando un grande contributo alla liberazione del Veneto. Veneto, luglio 1944 - maggio 1945».

GIACHINO Enrico, nato a Torino il 10 marzo 1916, sottotenente di complemento del 15° Reggimento Autieri - partigiano combattente (alla memoria).

«Magnifico esempio di eroismo. Dalla data di armistizio a quella del martirio assolveva senza soste importanti e spericolati incarichi per il potenziamento delle forze partigiane. Arrestato ed invitato a collaborare con il nemico in cambio della vita e della libertà, sdegnosamente rifiutava resistendo anche allo strazio della madre presente all'interrogatorio. Processato e condannato a morte affrontava con fiero stoicismo il plotone di esecuzione e al grido di Viva l'Italia, offriva la propria vita in olocausto alla rinascita della Patria. Torino, 5 aprile 1944».

VIGORELLI Adolfo, nato a Milano il 26 ottobre 1921, sottotenente di complemento - partigiano combattente (alla memoria).

«Giovane ufficiale di complemento, combatteva subito dopo l'armistizio in Milano. Individuato dalla polizia neofascista, riparava in Svizzera ma presto, insofferente di inazione, rientrava col fratello in Patria in zona occupata

dal nemico mentre si stava svolgendo un duro rastrellamento. Partecipava alla guerra partigiana distinguendosi in numerose e rischiose azioni per alto ardimento, sprezzo del pericolo e capacità di comando. In dieci giorni di aspra preregrinazione in zone impervie, prodigava instancabilmente il suo inesauribile entusiasmo ad animare i compagni come lui sfiniti dai combattimenti e dalle privazioni. Nel corso di un duro combattimento sostenuto in tragiche condizioni, sfuggito con pochi animosi all'accerchiamento del nemico, si portava in aiuto del fratello precipitato in un burrone, e dopo averne pietosamente composta la salma, vincendo lo strazio del suo animo, riprendeva la marcia. Sorpreso dall'avversario, con i propri uomini stremati di forze, privi di munizioni, vista vana ogni ulteriore resistenza, piuttosto che arrendersi si faceva incontro al nemico affrontando da prode la morte sicura. Caduto ferito, incitava i compagni alla lotta ed esalava l'ultimo respiro sotto nuovi colpi dell'avversario. Nobile esempio di ardimento e di elevato spirito patriottico. Valgrande - Ossola, 22 maggio 1944».

GOTTI Angelo, nato a Villa d'Almé (Bergamo) nel 1921, già del 3° Centro Automobilistico, partigiano combattente (alla memoria).

«Valoroso combattente della guerra di liberazione, distintosi fin dall'inizio del movimento per iniziativa, per capacità di comando e per intrepido coraggio dimostrato in numerosi combattimenti, dopo quattordici mesi di indefessa attività, seriamente ferito cadeva nelle mani del nemico. Orrendamente torturato, resisteva con sovrumana forza d'animo e intrepida fierezza nulla rivelando. Sanguinante e mutilato di un occhio veniva posto davanti ai fucili del plotone d'esecuzione, ma prima di cadere, con esemplare coraggio rivendicava la sua appartenenza alle formazioni partigiane e la sua fedeltà alla Patria. Cascina Coma in Valle Imagna (Bergamo), 23 novembre 1944».

DEL MONTE Giuseppe, nato a Bagogna (Udine) nel 1923, sergente del 7° Reggimento Autieri, partigiano combattente (alla memoria).

«Dopo aver messo in luce, nel corso di tutta la guerra di liberazione, straordinarie doti di coraggio e di iniziativa che avevano reso il suo nome leggendario in mezzo alle popolazioni di un'intera regione, alla vigilia della liberazione quando era imminente, ormai, la ricompensa di tante fatiche e di tanti pericoli, risolveva di attaccare con pochi uomini una colonna di tedeschi e di cosacchi forte di circa tremila uomini che, ritirandosi verso nord, seminava attorno a sé il panico e la desolazione. Uscito dall'agguato ed immobilizzata, con una bomba a mano, un'autoblindo che apriva la marcia della colonna avversaria, si gettava in avanti con il mitra spianato, chiedendo ad altissima voce la resa. Falciato da una mitragliatrice, immolava in questo audace tentativo la sua nobile vita. Fulgido esempio di consapevole eroismo, di amor di Patria e per la libertà. Villanova di San Daniele del Friuli, 29 aprile 1945».

ASCOLTANDO CHI C'ERA

L'8 settembre, inteso come episodio storico, può essere paragonato a un big bang che, di colpo, disintegra un intero pianeta, disseminandone i frammenti per ogni angolo dell'universo. L'immaginifica similitudine fornisce la sensazione fisica di ciò che avvenne all'Esercito Italiano, il giorno dopo tale data.

Parlare di Corpo Automobilistico, dall'indomani fino alla Liberazione, è quantomeno aleatorio. Le testimonianze sono molto scarse, le esperienze personali maturate dai singoli autieri si riferiscono ad uomini che, in quel momento, autieri non erano più, che forse erano già appartenuti ad una unità automobilistica, o che lo sarebbero stati in seguito.

Tra questi ultimi, ha qualcosa da raccontare Sergio Paolieri, classe 1926, presidente dell'attivissima Sezione A.N.A.I. di Prato.

La sua vicenda prese avvio quando, il 7 e l'8 marzo del 1944, si svolse lo sciopero nazionale contro l'occupatore tedesco.

«Per rappresaglia contro questo sciopero – racconta il Paolieri – *i Tedeschi effettuarono un rastrellamento del rione dove io abitavo, a Prato, catturando 150 ragazzi. Erano tutti giovanissimi, appartenendo alle classi del 1926, 1927 e, addirittura, del 1931 (ve n'era uno che contava infatti appena 13 anni). Io venni preso proprio lì, sul prato del Castello. Questi ragazzi vennero tutti deportati in Germania; 120 di essi non sarebbero più tornati. Un destino che io riuscii ad evitare un po' con l'aiuto della buonasorte, un po' per mia destrezza. Mentre*

eravamo a circa 100 metri da qui, si udì uno sparo, a seguito del quale si creò un po' di trambusto, profittando del quale io riuscii a tagliare la corda.

Il 6 settembre del 1944, (anche se l'anniversario viene ufficialmente celebrato l'8), Prato venne liberata dagli Americani. I Tedeschi indietreggiarono verso l'Appennino, attestandosi sulla Linea Gotica.

Passarono alcuni giorni, ed io venni convocato presso l'Ufficio Leva del comune, e venni assunto a prestare servizio civile per gli Americani, presso la 5ª Armata. C'era un particolare di non scarso rilievo, che faceva apparire a tutti come una grossa fortuna, l'essere assunti dagli Americani: con essi si mangiava!

Benché privo di patente (ma a queste cose gli Americani non facevano gran caso) venni utilizzato come autista. Quasi quotidianamente si caricavano munizioni, sia di artiglieria che contraerei, a Prato, e li si portava fino a Montepiano.

La strada era tutta bianca, e il passaggio dei nostri autocarri sollevava dense nuvole di polvere, che facevano la spia ai Tedeschi, consentendo loro di centrare ogni tanto qualche automezzo a cannonate. Sarebbe stato necessario effettuare viaggi di notte, a fari spenti, e tale sarebbe stata la soluzione adottata in ogni epoca dagli Italiani. Ma ciò che caratterizza gli Americani, è ben noto, è l'abbondanza di risorse materiali. Tonnellate e tonnellate di olio vennero cosparse su chilometri di strada, incollando così al suolo la pericolosa polvere.

Avevano gran dovizia di materiali, gli Statunitensi, è vero, ma non sopportavano di essere derubati: andavano giù pesante se scoprivano che, su un carico di pneumatici, era stata rubata una gomma. Se qualcuno ne avesse avuto l'intenzione, sarebbe stato preferibile che rubasse tutto il camion, poiché il fatto avrebbe potuto essere giustificato come perdita bellica.

Fu proprio questa differenza tra la nostra e la loro mentalità, a farmi trascorrere un brutto momento. Oltre che conduttore, io svolgevo anche mansioni di meccanico. Un giorno giunse in officina un autocarro con un guasto al riduttore. Mi parve naturale smontarlo e aprirlo, per scoprire l'avaria e tentare di ripararla. Ma eravamo in zona di operazioni, e una simile perdita di tempo era vista alla stregua di un tentativo di sabotaggio dell'attività bellica. L'ordine era, qualunque organo in un veicolo si guastasse: sostituzione! Quale differenza con la nostra organizzazione, tutta basata sul principio della riparazione di ogni organo, a tutti i costi e fino al suo sfinimento!

Ci fu infine lo sfondamento della Linea Gotica. Gli Americani varcarono l'Appennino, e noi con loro. Quando giungemmo a Bologna, la trovammo già liberata dal Corpo Italiano di Liberazione e dai partigiani.»

La Linea Gotica, che si sviluppava lungo la dorsale appenninica da La Spezia a Rimini, fu l'ultimo baluardo della resistenza tedesca all'avanzata alleata. I numerosi cimiteri oggi presenti testimoniano degli accaniti combattimenti di allora. Nell'immagine aerea, il Cimitero tedesco al Passo della Futa (foto V. Capodarca).

APPENDICE

GLI AUTOMEZZI DELL'ESERCITO ITALIANO (1940-1945)

Un'appendice necessariamente breve, questa, dedicata agli automezzi apparsi sull'orizzonte dell'Esercito nel periodo della Seconda Guerra Mondiale, come relativamente breve è l'arco di tempo considerato.

Il nostro excursus attraverso gli automezzi (e in minor misura i mezzi corazzati) in uso presso l'Esercito Italiano, realizzato in appendice al 1° volume di questa stessa opera, ci aveva condotti a conoscere i più comuni veicoli che recavano, come anno di introduzione, una data non posteriore al 1940.

Si trattava cioè degli automezzi nati prima del Secondo Conflitto Mondiale, alcuni proprio in funzione e in previsione dello stesso.

È ovvio che le due serie di date (quella della produzione dei veicoli e quella dello svolgimento della guerra stessa) presentino un certo sfasamento l'una rispetto all'altra, nel senso che, nel corso del conflitto, sarebbero stati utilizzati soprattutto quei veicoli nati in epoca anteriore.

Nel corso di questo volume sono apparsi nomi di automezzi riecheggianti un suono estremamente antico. Basterà ricordare, in questa sede, che su alcuni fronti fecero la loro comparsa i vecchi, gloriosi 18 BL. Abbiamo fatto in tempo a leggere (vds. capitolo primo; intervista a Nilo Lunazzi) che in Albania, al momento dell'occupazione del 1939, vennero trovati ancora in esercizio alcuni Fiat 15 Ter che, si ricorderà, avevano fatto la prima loro apparizione nel corso della campagna di Libia nel 1911 (la cosa non deve sorprendere più di tanto: basterà effettuare una semplice traslazione temporale, per accorgerci che oggi stesso, presso alcune unità dell'Esercito, sono ancora ben saldi e in funzione alcuni Fiat CM/52 risalenti alla metà o alla fine degli anni sessanta; il periodo di sopravvivenza è perciò più o meno lo stesso).

Riallacciandoci ora alle ultime pagine dell'appendice al volume precedente, ricorderemo che la produzione nazionale, nella immediata prossimità della guerra si era orientata come segue:

– La Fiat: su due tipi unificati, il 626 (medio) e il 666 (pesante);
– La Lancia, sugli Esa RO e 3 RO;
– L'Isotta Fraschini sui D.65 e D.80;
– L'Alfa Romeo sui 430 e 800;
– La Bianchi si limitò invece a un tipo medio, il «Miles»;
– L'OM sul «Taurus» e sull'«Ursus».

Prima di passare alla presentazione dei pochi, nuovi mezzi (ma soprattutto mezzi corazzati) apparsi durante il conflitto, è opportuno vedere quale sia stato il comportamento, sul campo, di alcuni di questi stessi automezzi e di altri di epoca di poco anteriore, ma utilizzati anch'essi in guerra, esaminare come gli stessi abbiano risposto alle attese e quali difetti abbiano manifestato. È ovvio che la risposta può essere diversa a seconda dell'impiego più o meno appropriato che ne venne fatto: un autocarro può aver fornito determinate prestazioni sulle piste sabbiose del deserto ed altre diametralmente opposte sul ghiaccio e nelle temperature polari della steppa russa.

Si possono comunque, formulare le seguenti considerazioni.

Ceirano 50: si era rivelato un ottimo automezzo, forse il migliore nella sua categoria fino all'avvento del Lancia 3 RO ma, se non adeguatamente predisposto per i particolari tipi di terreno su cui venne utilizzato, andava soggetto a frequenti rotture delle balestre.

Autocarretta OM 32-35: nelle varie campagne nelle quali venne impiegata fornì in genere ottima risposta, soprattutto quando usata in condizioni estreme, rivelandosi perciò adatta agli scopi per i quali era stata realizzata, cioè l'utilizzazione su percorsi fuori strada.

I suoi limiti emersero più a causa dell'uso improprio che talvolta ne venne fatto che non per le sue intrinseche deficienze; essa venne infatti usata talvolta su via ordinaria, per trasporto di personale.

Anche nei fuori strada, tuttavia, essa poteva andare incontro a pericolosi inconvenienti: essendo dotata di ruote sterzanti sia sull'assale anteriore che posteriore, denotava una certa tendenza al ribaltamento in presenza di curve troppo accentuate o con pendenza verso l'esterno. In questo caso, un grosso rischio era rappresentato dal profilo tagliente del parafango, molto pericoloso se il conduttore rimaneva sotto il veicolo o se questo gli rotolava addosso.

È il 1939, la guerra sta per cominciare. Come un organismo aumenta la produzione di anticorpi alle prime avvisaglie di una malattia, così fa un paese per incrementare la produzione di mezzi di difesa e di aggressione. L'automobilismo non fa eccezione.
È di questo anno la «Fiat 508 110 mimetica». Derivava dal corrispondente modello civile, la Balilla, dalla quale differiva non solo per la colorazione, ma anche per alcune caratteristiche meccaniche e strutturali che la rendevano più adatta a muoversi su ogni tipo di terreno. Dotata di motore di 1089 cc, sviluppava una potenza di 30 CV e raggiungeva i 95 kmh.

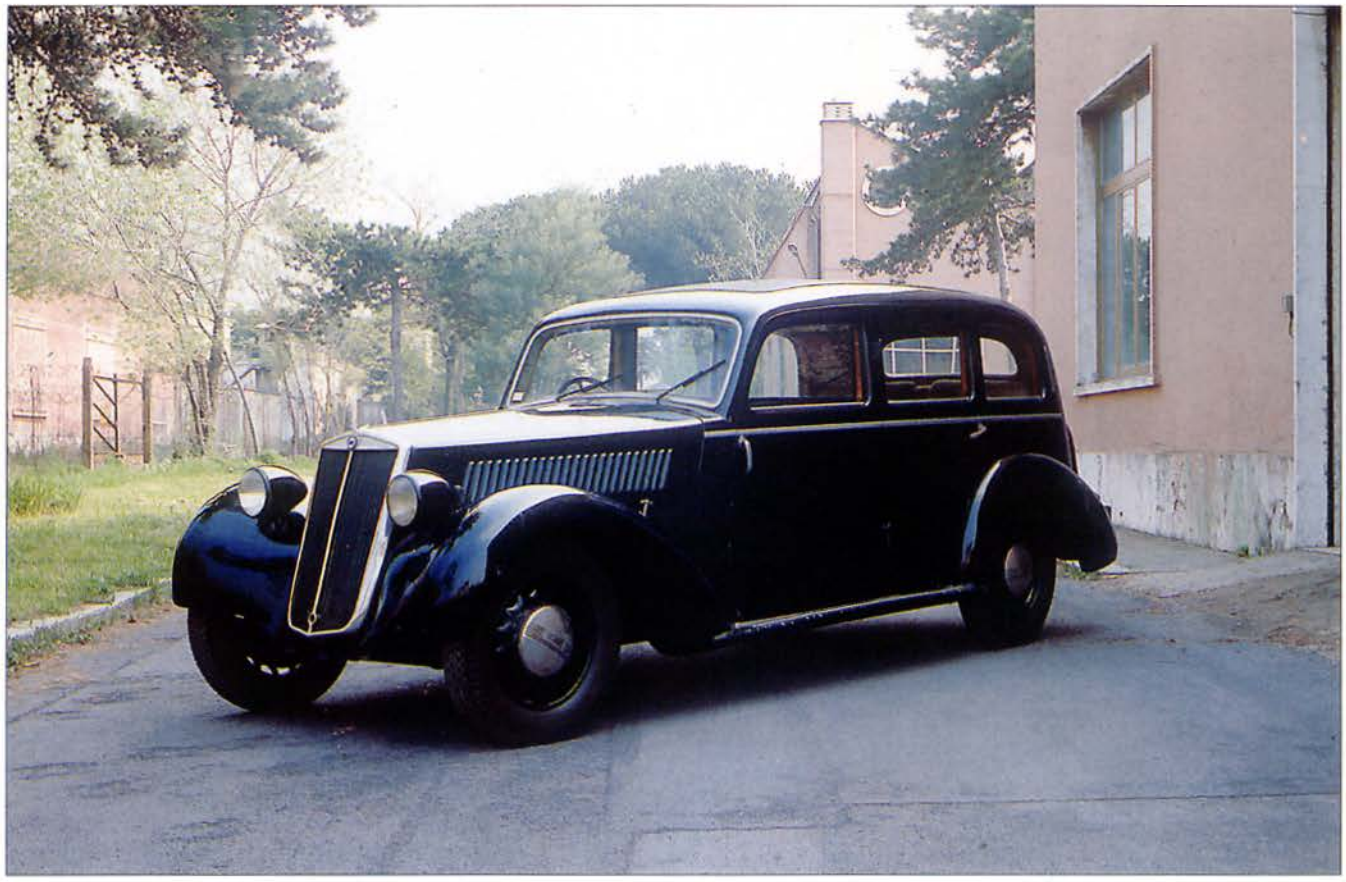
Sempre nel 1939, dalle officine Lancia usciva l'«Aprilia coloniale». Era anch'essa la versione militare del corrispondente modello civile di due anni prima. La cilindrata era di 1486 cc, il motore sviluppava 48 CV di potenza; raggiungeva una velocità massima di 113 kmh.

Sorella minore dell'Aprilia, era l'«Ardea» I serie, anch'essa del 1939; veniva anche detta «Tipo 100». Fu il primo riuscitissimo tentativo di Vincenzo Lancia di inserirsi nel mercato delle utilitarie. Sarebbe rimasta a lungo in circolazione. Era azionata da un motore di 903 cc, di 28,8 CV di potenza. Toccava i 108 kmh.

L'Alfa Romeo, nel 1939, immetteva sul mercato diversi modelli della «6C 2500». Nell'immagine, la «Turismo», una splendida berlina a 5 posti, di grandi dimensioni, particolarmente curata per assicurare un viaggio confortevole ai passeggeri. Aveva una potenza di 87 CV e raggiungeva i 143 kmh.

La «6C 2500» ebbe anche una sua versione «coloniale». Era stata espressamente richiesta dal Ministero della Guerra all'Alfa Romeo nel 1938, per le necessità delle colonie. Nel 1939 vennero messe a punto due versioni tipo che furono inviate in Africa Orientale per la messa a punto della carburazione alle condizioni atmosferiche dei 2000 metri di quota.

Autocarro leggero Spa «L39». Si trattava di un autocarro leggero dalle caratteristiche strettamente militari, progettato e costruito dalla Spa espressamente per l'Esercito. Fu destinato ai reggimenti di fanteria, presso i quali andò a sostituire la carretta a traino animale.



La «Artena IV serie» del 1940, della Lancia. Venne prodotta in cinque serie, la prima delle quali nel 1931.
Anche la quinta serie fu del 1940. Le modifiche evolutive riguardarono quasi esclusivamente il passo e la carreggiata, mentre restò invariato il motore. L'ultima serie fornì il telaio per moltissime vetture speciali e furgoni, soprattutto per mezzi militari.

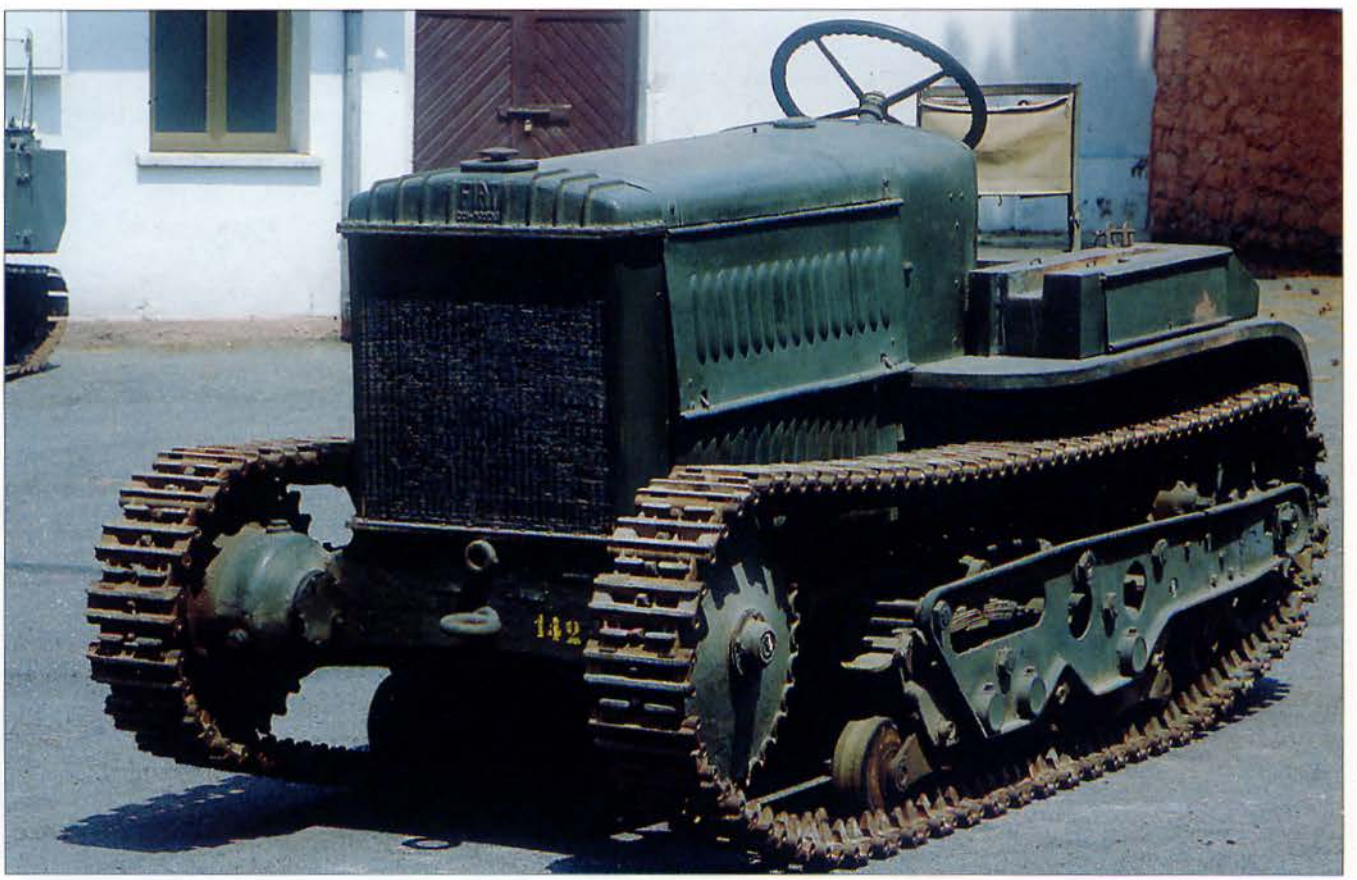
Autocarro OM «Taurus», del 1940. Fu un mezzo abbastanza innovativo dal punto di vista meccanico.
Montava infatti un motore diesel di 5320 cc ad iniezione diretta. Fu usato soprattutto per trasporto di personale.

È l'autocarro Mercedes Benz «3T» del 1940. Ovviamente di produzione tedesca, era un mezzo veramente eccezionale e di grande robustezza, impiegato dalle truppe del Terzo Reich per tutto l'arco della guerra. Venne usato dall'Esercito Italiano in diverse occasioni: una commessa di mille esemplari venne effettuata per la campagna di Grecia e di Albania. Dopo l'8 settembre fu in dotazione ad alcuni reparti della Repubblica Sociale.

Autocarro Fiat «666 NLM» del 1940. Era un autocarro pesante unificato, progettato e realizzato appositamente per usi militari e adibito al trasporto di uomini (25). Durante tutto il conflitto diede ottimi risultati di affidabilità e robustezza.

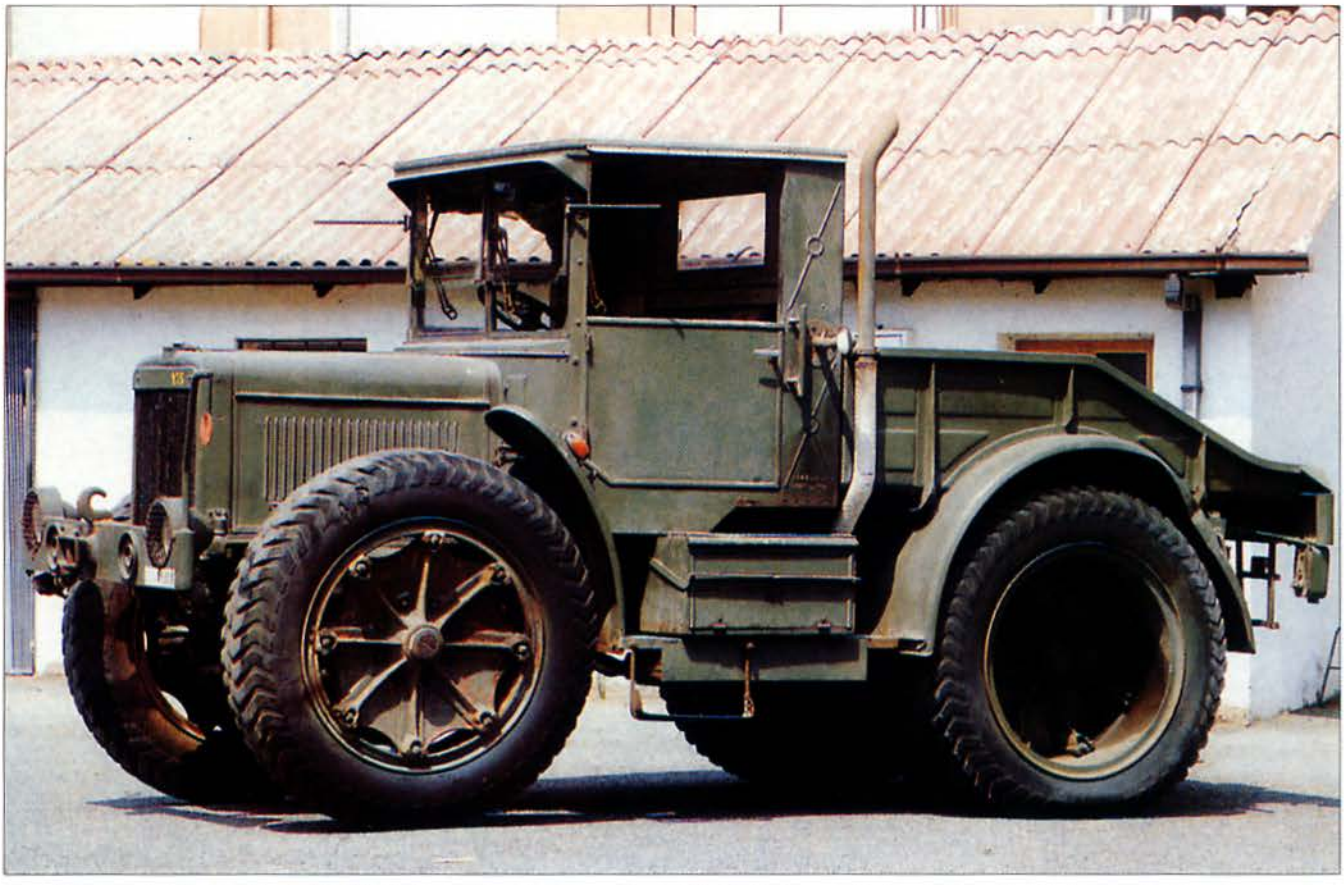
Autocarro Fiat «626 NLM», del 1940. Era un autocarro medio, unificato, di 5750 cc. Come il precedente, fu un mezzo largamente utilizzato durante la guerra, soprattutto in Africa Settentrionale, per trasporto di uomini e materiali.

Trattore Fiat O.C. «A40» del 1940. Era un trattore cingolato da montagna, ideato, costruito e destinato al traino del 75/18 di artiglieria e relative munizioni su carrarecce di montagna. Cilindrata: 4000 cc; potenza: 40 CV.



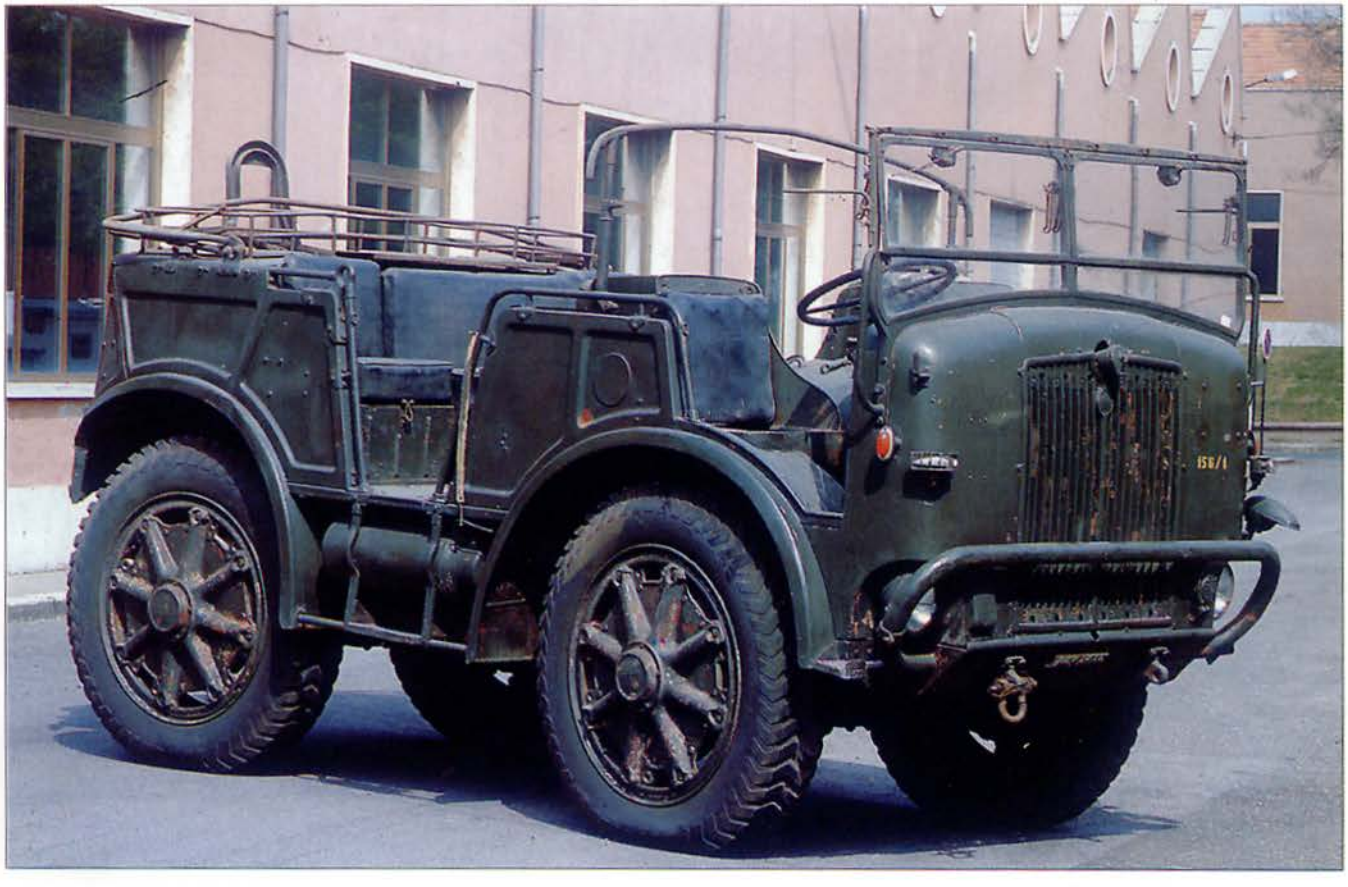
Autoblindo Lancia «Astura Lince» del 1940. Spinta da un motore di 2972 cc a 8 cilindri, rappresenta una notevole evoluzione nel campo di questo tipo di veicoli. Raggiungeva una velocità di 86 kmh, aveva sospensioni a ruote indipendenti e sterzatura differenziata. Era armata di una mitragliatrice cal. 8.

Trattrice pesante Breda «40», del 1940. Era spinta da un motore di 8950 cc ed era stata studiata per trainare artiglierie pesanti su terreni molto accidentati; aveva infatti le ruote tutte e quattro motrici e sospensioni su tre punti. Dotata di un potente verricello e di una ricca dotazione di attrezzi, aveva una vasta gamma di impieghi.



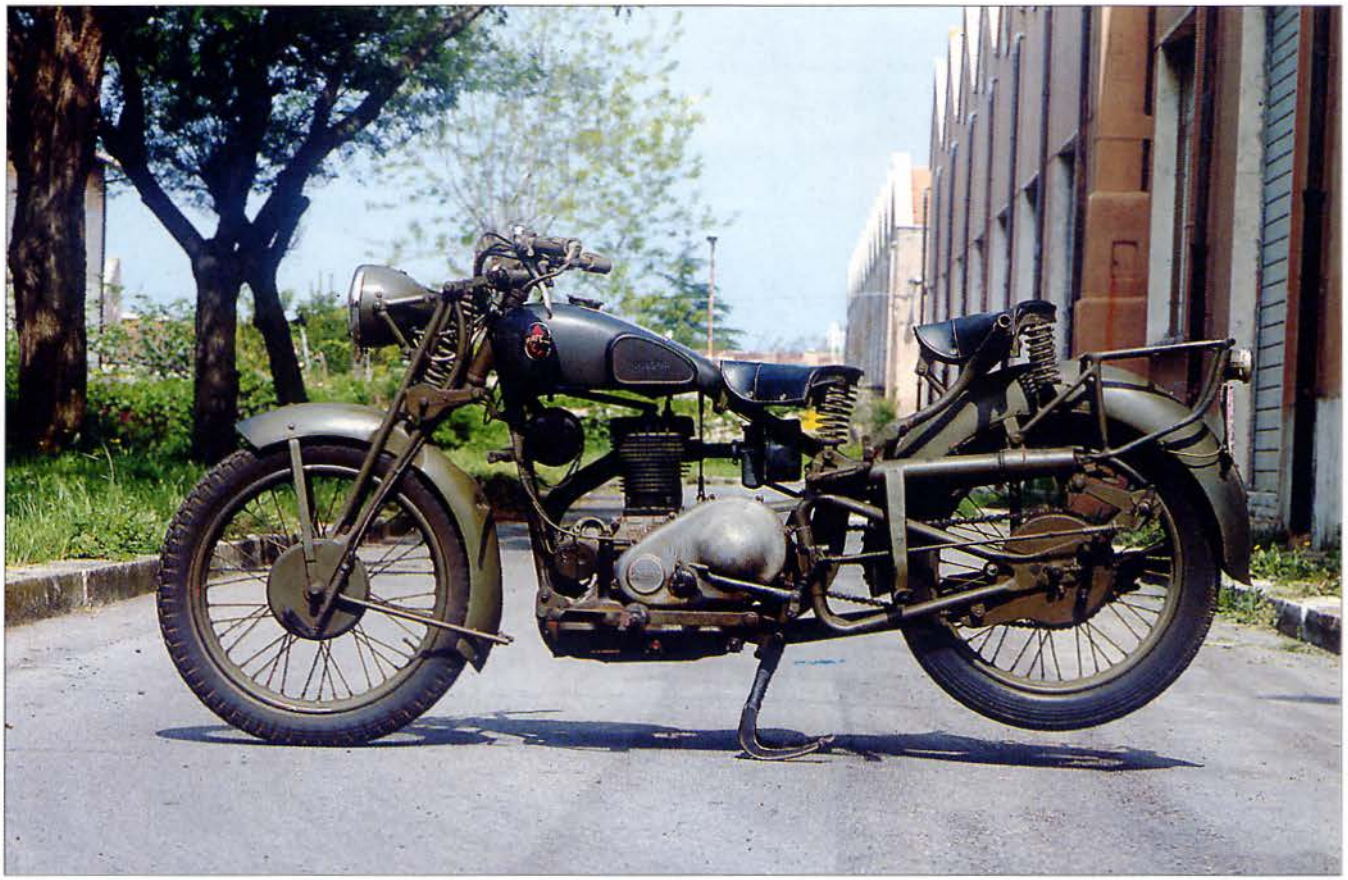
Trattrice pesante Breda «41» del 1941. Era la versione leggermente modificata della precedente, dalla quale differiva per la diversa struttura della parte posteriore del cassone e dell'abitacolo, per lo scarico diretto verso l'alto che le consentiva il guado di corsi d'acqua, e per una piccola gru che poteva essere montata anteriormente.

Trattore Spa «TM 40 4x4» del 1941. Con un motore diesel di 9355 cc e la trazione integrale, fu realizzato per il traino delle artiglierie di medio calibro del peso massimo di 5000 chili.



Non è italiana, ma venne impiegata dall'Esercito Italiano dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale, fino a che non comparve la Fiat Campagnola. Si tratta della famosa «Willis Overland Jeep», del 1941. Durante la guerra fu usata dalle truppe americane e in parte anche da quelle inglesi e francesi. Aveva una cilindrata di 2199 cc per 54 CV. Raggiungeva i 104 kmh.

Altro automezzo non italiano, che i non più giovani ricorderanno abbastanza diffuso negli impieghi civili del dopoguerra. Si tratta dell'americano Dodge «3T» del 1941, adottato dagli eserciti statunitense e canadese. Arrivato con le truppe alleate d'invasione, dopo la guerra diverse centinaia di esemplari di questo autocarro rimasero in Italia.



Gilera «500 biposto» del 1941. Fu una delle motociclette in dotazione ai Bersaglieri che la adottarono con ottimo rendimento su tutti i teatri di operazione. Sviluppava una potenza di 12 CV e raggiungeva gli 85 kmh.

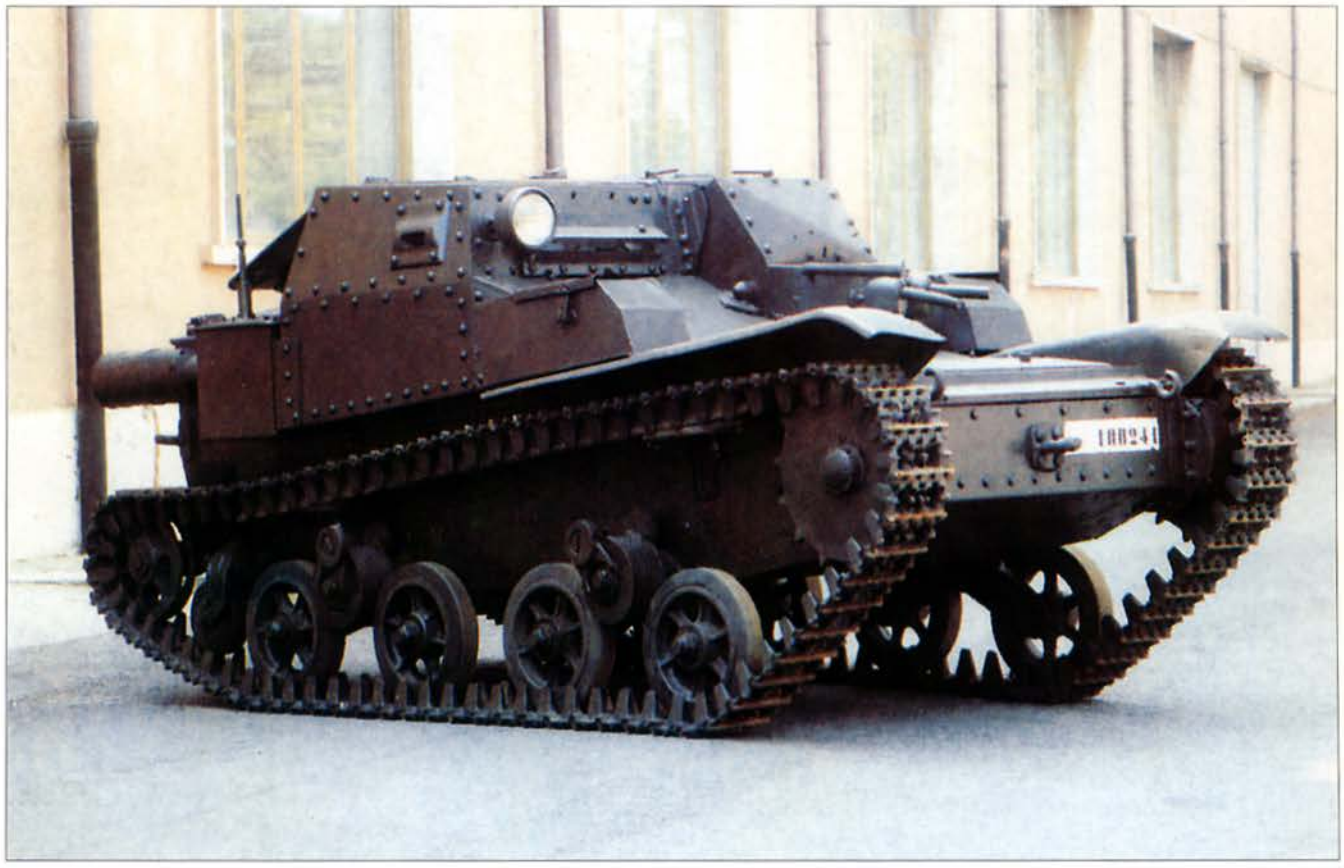
Autoblinda SPA «41» del 1941. Rappresenta l'evoluzione del modello '40. Dotata di un motore a 6 cilindri di 4995 cc e di un cambio a 10 marce (6 per la guida anteriore e 4 per la retromarcia), poteva avanzare in entrambi i sensi di marcia. Le due ruote di scorta, ai lati della carrozzeria, erano in posizione di folle per agevolare, con il rotolamento, il superamento degli ostacoli. Il suo equipaggio era composto da 4 uomini.

Autocarro Isotta Fraschini «D65» del 1942. Era un mezzo concepito per gli usi civili e nel corso della guerra trovò scarso impiego. Venne invece adottato nell'immediato dopoguerra per trasporti logistici.

Lo Spa Dovunque ebbe numerose versioni, tra le quali questo «Dovunque 41» autosoccorso il quale, nonostante quanto dichiari la sigla, è del 1943. Derivato dall'omonimo autocarro pesante, era idoneo per la marcia fuoristrada e fu molto usato per il traino di artiglierie di grosso calibro. Aveva un motore diesel di 9365 cc.

Motocicletta Guzzi «Superalce 500» del 1943. Si tratta di uno dei capisaldi del motociclismo militare, essendo rimasta in servizio ben oltre la fine della guerra (se ne trovavano ancora alla fine degli anni Settanta). Costituisce l'evoluzione dell'Alce.
Aveva una potenza di 18,5 CV e raggiungeva i 110 kmh.

Altro mezzo di fabbricazione statunitense ma adottato – in un numero limitato di esemplari – dall'Esercito Italiano nel dopoguerra fu lo «Studebaker Cargo - Carretta da neve». Come si può notare esso richiama, per la sua struttura e la larga cingolatura, gli odierni gatti delle nevi. Era adibito espressamente al trasporto, per fini militari, di uomini e materiali su terreni innevati.
Poteva trasportare 4 uomini e 200 kg di materiali. Il motore aveva una cilindrata di 2780 cc. Poteva superare pendenze del 100%.



In questo secondo volume effettueremo una sintetica panoramica sui mezzi corazzati in uso nell'Esercito Italiano nelle varie epoche. Un tema troppo vasto e per il quale rimandiamo a specifiche pubblicazioni. Nell'immagine, il Carro Armato Veloce «Fiat Ansaldo L3/33».
Era un piccolo carro studiato appositamente per zone montuose e accidentate. I suoi cingoli a maglia corta consentivano la marcia indifferentemente su strada e su sterrato. Il suo battesimo del fuoco avvenne in Somalia nel 1934. L'anno successivo ne fu studiata un'altra versione (L3/35) armata con 2 mitragliatrici e destinata all'Africa Orientale. Aveva un motore Fiat di 2740 cc.

Semovente Spa Ansaldo «M13» del 1940. Fa parte di una particolare categoria di mezzi corazzati, simili ai carri armati, dai quali derivano. Hanno il compito di rendere più rapido e protetto l'intervento dell'artiglieria sui campi di battaglia. Normalmente la bocca da fuoco del semovente è di calibro maggiore di quella del carro armato. L'M13 aveva un armamento costituito da un cannone 75/18 e una mitragliatrice Breda 38.

Carro Armato Spa Ansaldo «P40» del 1940. Nonostante fosse stato costruito già alla fine del 1939, soltanto nel 1943 fu messo in produzione. Definito in Italia «carro armato pesante», nonostante possedesse buone caratteristiche e prestazioni, non si dimostrò all'altezza dell'M4 americano e del PZ Kpfw tedesco, entrambi già in zona di operazioni e che quindi, rispetto agli originali, erano già rodati e avevano subito le opportune modifiche. Era armato con un cannone da 75/34 e da una mitragliatrice Breda.

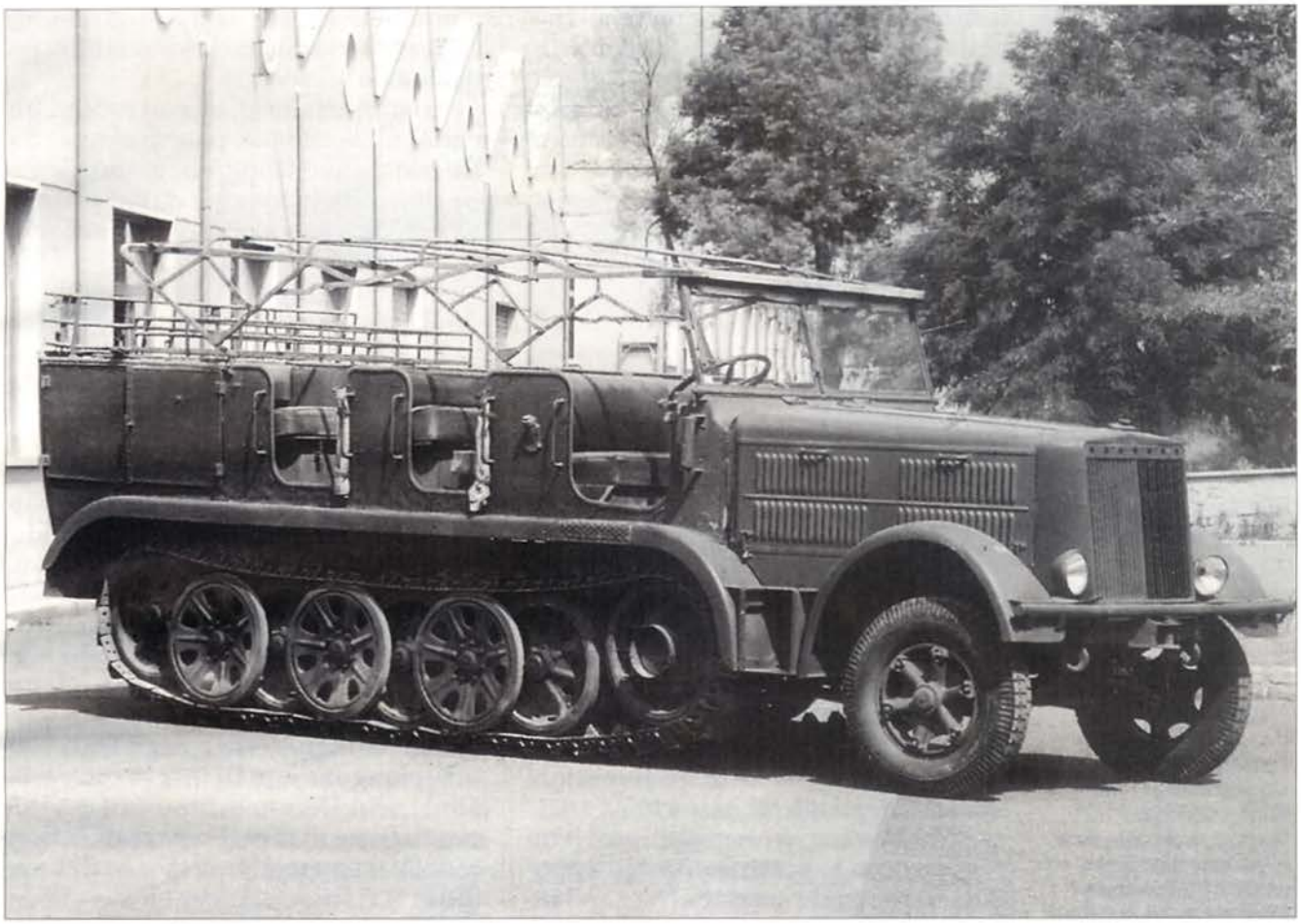
Carro Armato Spa Ansaldo «M13» del 1941. L'M13 costituiva un perfezionamento del precedente M11, costruito nel '37 e omologato nel '39. A sua volta l'M11 andava a sostituire i vecchi Fiat mod. 21 e 30. L'M13 era considerato, secondo gli standard strategici dell'epoca, un «carro di rottura». L'esemplare nell'immagine era adibito a «carro comando» ed era quindi dotato di una serie di strumentazioni particolari, fra cui un potente apparecchio radio.

Carro armato Spa Ansaldo «M14», del 1941. Iniziata la guerra, il carro medio venne modificato e migliorato dando origine a modelli M14 e M15, che furono dotati di un motore diesel da 145 CV e, il secondo, di un propulsore a benzina da 190 CV.

Carro armato medio Baldwin Loc. «M/4 Sherman» del 1941. Carro da combattimento americano costruito in grandissima serie da parecchie fabbriche negli Stati Uniti e in Canada, con diversi armamenti. Ebbe il battesimo del fuoco nell'ottobre del '42 nella battaglia di El Alamein dove contribuì in maniera determinante alla sconfitta delle truppe italo-tedesche.

Carro armato Spa Ansaldo «M15», del 1942. All'inizio della seconda guerra mondiale, in Italia, come in tutti i paesi belligeranti, fu studiato e sviluppato il carro armato «medio». La Spa Ansaldo ne produsse 3: M13/40, M14/41 e M15/42, rispettivamente del peso di 13, 14 e 15 tonnellate. Quello dell'immagine aveva un motore a benzina ad 8 cilindri da 192 cavalli. L'armamento si componeva di un cannone sulla torretta (da 47/32 o 47/40), di una mitragliatrice Breda 38, sempre sulla torretta, e di due mitragliatrici identiche nella «casamatta».

Carro armato medio Fisher Tank Div. «M/26» del 1945. Venne costruito giusto in tempo per partecipare alle fasi finali della liberazione. Negli anni immediatamente successivi alla guerra, venne venduto dagli USA a numerosi paesi, tra i quali l'Italia, dell'orbita NATO. Era armato da un cannone da 90 mm e 3 mitragliatrici.



Semicingolato Krauss-Maffei-Breda «61» del 1942. Costruito in Italia dalla Breda, su licenza Krauss-Maffei, questo mezzo fu dato in dotazione alle truppe della Repubblica Sociale e alle truppe tedesche in Italia dopo l'8 settembre '43.

Lancia 3 RO: si rivelò certamente il veicolo universalmente riconosciuto il migliore, nel novero degli autocarri pesanti, tra quelli che calcarono i campi della seconda guerra mondiale, non solo tra gli automezzi italiani ma, è opinione diffusa, anche in ambito internazionale. Era stato introdotto nel 1938, come variante al precedente Lancia RO che pur aveva fornito eccellenti risultati.

Nella campagna in Africa Settentrionale esso diede ottima risposta, assommando alla notevole portata anche una accettabile velocità. Essendo fornito di filtro ad olio, esso ebbe a subire meno di altri l'usura della sabbia nei cilindri. La durata di esercizio, nelle critiche condizioni, fu superiore a quella di altri automezzi e sarebbe stata certamente ancora maggiore se fosse stato possibile utilizzare il lubrificante adatto e disporre di pezzi di ricambio nel quantitativo necessario.

Spa 38 R.: diede buoni risultati, anche per la facilità di effettuazione delle riparazioni in officina. Il suo limite era determinato dalla scarsa autonomia che lo rendeva non consigliabile su lunghi percorsi. Anch'esso fu soggetto a precoce logorio per la mancanza di filtri ad olio e di lubrificanti adatti, come pure per la mancanza di parti di ricambio.

Fiat 626: l'anno di fabbricazione era il 1940. Risultò il meno idoneo, tra gli automezzi, per il suo impiego in Africa Settentrionale. La sistemazione del motore (si trattava di uno dei primi automezzi con il motore in cabina) rendeva particolarmente faticosa la guida, specialmente su pista. Rispetto agli automezzi di ugual peso presentava minore aderenza. Anche l'impiego come motrice diede luogo a inconvenienti, quali una certa disobbedienza dello sterzo e la tendenza a impennamenti.

Altri difetti riguardarono l'alimentazione e l'avviamento che costringevano i conduttori a ripieghi, non sempre sufficienti, per la loro eliminazione.

La durata di esercizio fu estremamente ridotta, sia per il naturale logorio dovuto all'intenso impiego, sia soprattutto per la mancanza di filtri ad olio.

Il potenziamento durante il conflitto

Le esperienze maturate durante la campagna etiopica e nella guerra civi-

le in Spagna e le esigenze pressanti generate dalle prime fasi del conflitto mondiale posero in evidenza l'urgenza di risolvere problemi di importanza vitale per le nostre truppe, che erano in notevolissimo ritardo di preparazione in una guerra nella quale si prevedeva dovesse assumere vitale importanza il grado di motorizzazione e meccanizzazione degli eserciti in lotta.

Problema comune sia ai veicoli ruotati che corazzati, era quello connesso alla quantità dei mezzi necessari per il completamento delle unità esistenti, per la costituzione delle nuove e, ad operazioni avviate, per il sollecito ripristino delle perdite.

Altro problema di carattere preminentemente tecnico riguardava il settore dei veicoli corazzati: occorreva studiare, omologare e produrre, con la massima urgenza e in quantità ragguardevoli, nuovi tipi di carri armati e semoventi in grado di contrastare la palese superiorità delle forze avversarie e di emulare le moderne realizzazioni tecniche degli alleati tedeschi.

Si trattava, è evidente, di problemi connessi con la potenzialità dell'apparato industriale nazionale e, ovviamente, con la disponibilità di materie prime; mentre occorreva promuovere una solerte attività di ricerca idonea a colmare le lacune di tipo tecnologico che caratterizzavano la stessa industria nazionale.

La produzione di veicoli ruotati, anche se non ottimale, poteva essere considerata, almeno all'inizio, sufficiente. Le difficoltà incontrate dalle industrie e la cronica precarietà degli approvvigionamenti di materie prime, già fortemente sentite prima dello scoppio del conflitto, divennero gravissime nel corso della guerra.

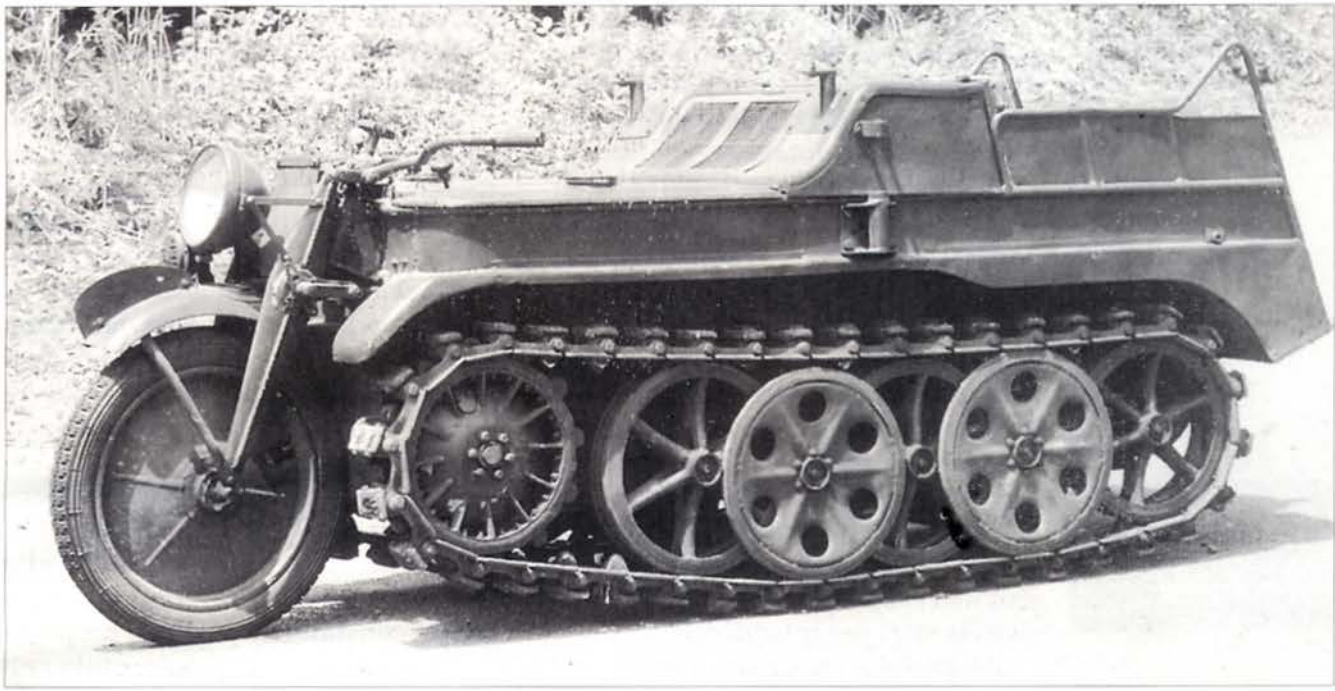
La produzione dell'acciaio, fondamentale per l'industria bellica, in Italia era solo 1/4 di quella inglese e 1/8 di quella tedesca.

Ciononostante, lo sforzo effettuato dall'industria nazionale per la produzione di mezzi corazzati fu veramente notevole.

La produzione di 1.222 carri medi, registrata nel 1941, poteva sostenere agevolmente il confronto con quanto realizzato nello stesso periodo in Germania, in Inghilterra e negli Stati Uniti. Il paragone non fu invece più sostenibile nel 1942, anno durante il quale la produzione di mezzi corazzati, a fronte delle incrementate necessità del conflitto, si ridusse del 50% circa.

Il confronto si faceva poi disastroso quando dai dati numerici si passava a quelli tecnici, cioè quando dalla quan-

Semicingolato International Harvester «M5A1 Half Track» del 1943. L'Halh Track, in dotazione prima alle truppe statunitensi, poi anche a gran parte degli eserciti alleati, fu un mezzo importantissimo nella seconda metà del secondo conflitto mondiale.



Trattore leggero semicingolato Nsu «HK 101» del 1940. Si tratta di un mezzo interessantissimo, realizzato dall'esercito tedesco per ottenere un veicolo semicingolato e quindi in grado di marciare su tutti i terreni ma allo stesso tempo assai leggero.

tità si passava alla qualità: la produzione italiana non era soltanto numericamente insufficiente, ma era costituita anche da veicoli di tipo antiquato o che, se attuali in sede di omologazione, apparivano già superati tecnologicamente quando raggiungevano i reparti operativi. E lo si vide, al momento della verità, quanto apparivano sconsolatamente impotenti i nostri carri, sul campo di battaglia, a confronto con quelli inglesi o americani.

I carri L.3 ed M/11 dovettero sostenere lo sforzo iniziale, con risultati tutt'altro che soddisfacenti; solo nel 1941 entrarono in funzione carri migliori, gli M/13.

Questi nuovi mezzi da combattimento, meccanicamente simili all'M/11, erano però armati di un cannone da 47 mm servito da due uomini e montato sulla torretta anziché sullo scafo. Nel complesso, il carro M/13 rappresentava, tecnologicamente ed operativamente, un notevole progresso, ma la sua apparizione sui vari teatri di guerra non portò a risultati determinanti, essendo stato distribuito alle unità in quantità troppo limitata.

Quando il carro M/13 e le sue versioni, leggermente migliorate, M14/41 e M15/42, riuscirono a costituire, anche numericamente, il punto di forza delle unità corazzate italiane, si era già nel 1942 quando, a El Alamein, ci si trovò a confronto con i poderosi carri Sherman adottati dalle forze corazzate britanniche ma di produzione americana. Il divario, che sembrava appena colmato, tornò ad essere enorme.

Il carro P.40, da 25 tonnellate, armato in torretta con un cannone da 75/32, dotato di un motore a ciclo diesel da 330 CV a 12 cilindri a V, avrebbe potuto influenzare positivamente le possibilità operative delle unità corazzate italiane se non fosse rimasto per troppo tempo allo stato di prototipo; i primi esemplari del ciclo produttivo del carro, infatti, vennero consegnati ai reparti solamente nel 1943.

Per quel che riguarda i semoventi, il tipo più diffuso era un derivato del carro M/13, dotato di un pezzo da 75/18. Sempre su scafo M/13, allargato, furono poco dopo messi in produzione semoventi equipaggiati con obice da 105/25 ed un semovente parzialmente corazzato con bocca da fuoco da 90/53. Si trattò in ogni caso di mezzi prodotti o troppo tardi o in quantità eccessivamente ridotta, ai fini di un apporto decisivo o quantomeno determinante al dinamico svolgersi degli eventi bellici.

CONCLUSIONE

L'umorismo porta spesso a galla la pura verità, meglio del più riuscito dei discorsi. Ricordate la scenetta che si svolge tra un soldato tedesco e un suo commilitone napoletano?

«Noi – fa il tedesco – avere tante navi, tanti aerei, cannoni, carri armati, bombe... e voi, cosa avere?».

«Nuje – risponde pronto il napoletano – tenimm' n'alleate!».

È certamente fuor di luogo far dello spirito su una tragedia qual'è stata la Seconda Guerra Mondiale. Non lo meritano le centinaia di migliaia di umili soldati che in essa persero, nella migliore delle ipotesi, la loro giovinezza; nella peggiore, oltre alla stessa giovinezza, anche tutte le età successive (la vita, per intenderci).

Ed anche a chi credeva nella validità di ciò che stava facendo, occorre riconoscere, fino a prova contraria, la buona fede dei propri intenti, la convinzione di compiere qualcosa di grande e di utile per il proprio Paese. Non meritano ironia, ma solo il più grande rispetto, coloro che impegnarono ogni loro energia, fino al prezzo della vita e che, per i sacrifici che venivano loro richiesti, si accontentavano della spiegazione che quello era il loro dovere.

Meriterebbero questa ironia soltanto coloro che, avendo in mano il timone, lo usarono per mandare la nave a fracassarsi contro l'iceberg, affondando, insieme a se stessi, tutti gli incolpevoli passeggeri.

La satira, in tutte le sue espressioni, ha tuttavia già fatto abbondante scempio di questi personaggi, relegandoli sovente al rango di macchiette ed ogni nostro eventuale tentativo in questa direzione nulla aggiungerebbe o toglierebbe a quanto finora detto o scritto da altri.

Potremmo tentare un esame critico dell'intero conflitto, ma ci perderemmo in considerazioni per nulla originali e già ampiamente formulate da centinaia di storici prima di noi.

Ci riallacciamo, perciò, alla scenetta rappresentata in testa a questa pagina.

Le parole del sagace soldato napoletano, anche se non rispecchiano quelli che erano gli ideali di grandezza vagheggiati e perseguiti dalla classe dirigente del tempo, fotografano la nuda e cruda realtà dell'Esercito Italiano nel corso del conflitto.

L'enorme disparità di mezzi e di risorse tra l'Italia e la Germania, esasperata e portata in caricatura, arriva a far affermare, paradossalmente, che la sola forza dell'Italia, risiedesse esclusivamente in quella del suo alleato, al quale essa aveva ben poco da offrire. Lo stesso alleato, per questa stessa ragione, per tutta la durata della guerra trattò i suoi collaboratori con quell'atteggiamento di sufficienza e di altezzosa superiorità di cui abbiamo riferito esempi nel corso del volume.

L'Italia, dunque, era giunta alla guerra largamente impreparata e, in questa constatazione, si può proporre un parallelo con quanto avvenuto nella Prima Guerra Mondiale: anche in quella occasione l'Italia si era presentata impreparata allo scontro, tanto da entrare nella mischia quando l'incendio divampava da nove mesi in tutta l'Europa. Singolare analogia dei ricorsi storici: anche nella Seconda, il nostro Paese entrava nel conflitto dopo nove mesi dall'invasione della Polonia ad opera dei Tedeschi.

Altra analogia, è quella di non essere stata capace di tenersi fuori dalla mischia, ma di lasciarsi coinvolgere nel vortice generale.

Quali le differenze, allora?

Una sola è sicura e incontrovertibile: la Prima Guerra Mondiale è stata vinta, la Seconda è stata persa; per trovare tutte le altre, è sufficiente consultare le decine di migliaia di volumi che fino ad oggi sono stati scritti sull'argomento.

Un secondo aspetto, tuttavia, vorremmo che fosse altrettanto certo e incontrovertibile, e che ci auguriamo di aver raggiunto con questo nostro lavoro: che meritano lo stesso in condizionato rispetto tutti i nostri ragazzi che sono caduti al volante del loro automezzo, o comunque nell'assolvimento del loro incarico. Lo merita chi è caduto colpito da una granata austriaca mentre portava il rancio ai suoi compagni sul Carso, chi è stato falciato dalla raffica di un aereo inglese sulle sabbie della Cirenaica, come pure chi è stato vilmente abbattuto da un cecchino somalo nel corso della anco-

ra calda Missione «Ibis»: tutti hanno immolato la loro giovane vita là dove la Patria li aveva inviati, per il raggiungimento di quei fini che Essa aveva indicato.

A chi è preposto alla guida del Paese resta il gravoso compito di osservare, riflettere, dedurre, decidere.

La Storia è maestra di vita... L'esperienza insegna... Sbagliare è umano, perseverare diabolico... tanti sono i proverbi che calzano all'occasione.

Nella Seconda Guerra Mondiale di errori l'Italia – o, per essa, i suoi dirigenti – ne ha compiuti tanti... Dopo, non ci sono state più guerre, ma non sono mancate le occasioni di mettere a frutto le esperienze. Ne avremo fatto tesoro? o avremo perseverato negli errori?

Lo sapremo, forse, nel prossimo volume.

BIBLIOGRAFIA

Presidenza A.N.A.I. - Storia degli Autieri - Roma, 1992

Autogruppo di Milano - Combattenti al volante - Milano, 1941

Bruno BENVENUTI e Fulvio MIGLIA - Guida ai Carri Armati - A. Mondadori - Roma, 1981

Renzo BRUMATI - Autieri della Julia - il Loggione - Udine 1984

«L'Autiere» (periodico A.N.A.I.) - Numeri vari

Indro MONTANELLI - «I Grandi Fatti» - Fabbri Editore - Milano

Giuseppe PAPI - Con gli autieri in guerra

«Patria Indipendente» (periodico A.N.P.I.) Numeri vari

Guido PEPE - Mentre il Nord aspettava - Bastogi Editrice Italiana - Foggia 1992

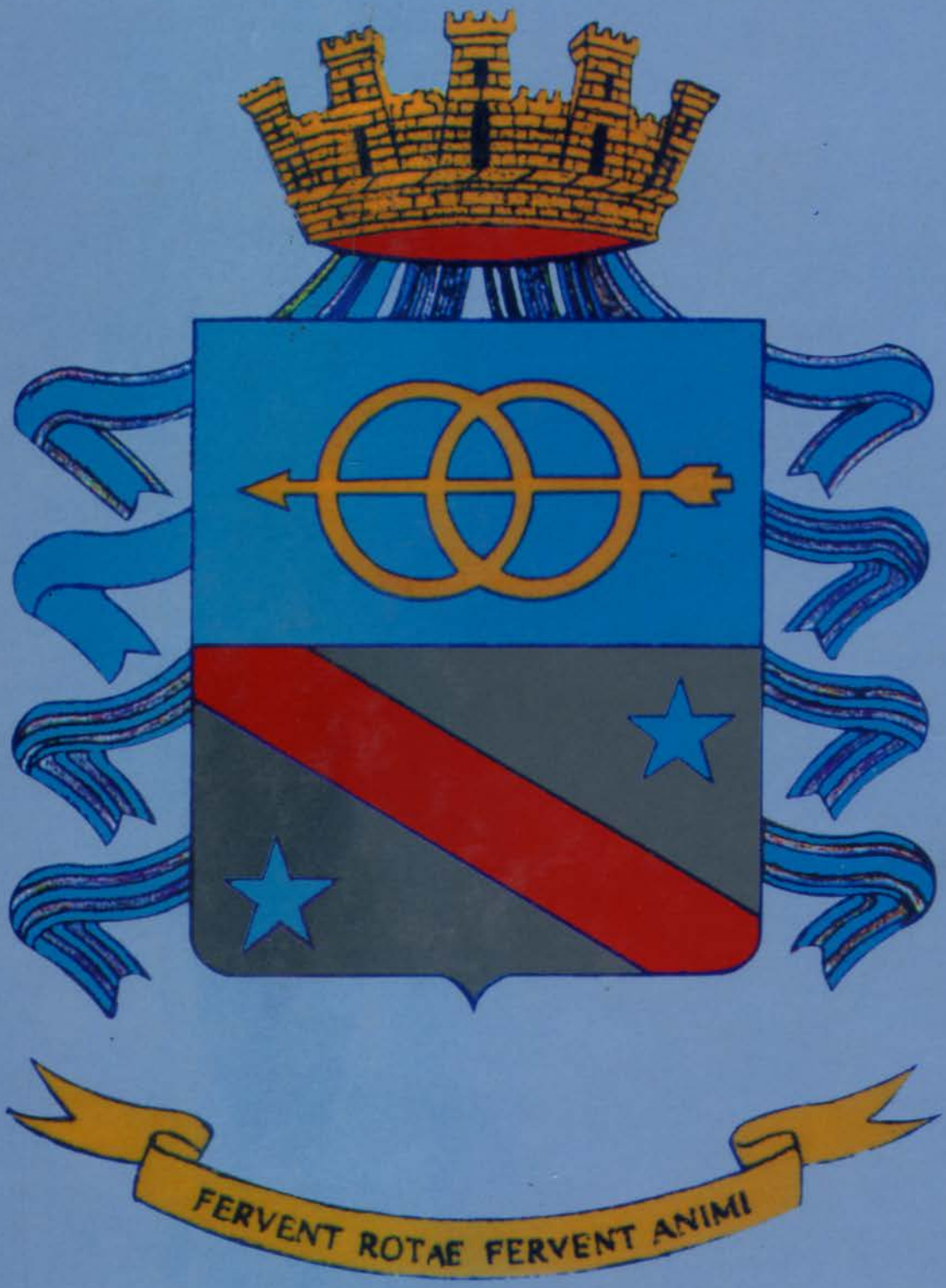
Nicola PIGNATO - Corazzati 1939-1945 - Ermanno Albertelli - Parma, 1981

A. ROVIGHI - La Guerra in Africa Orientale - SME - Ufficio Storico - Roma, 1988

Giovanni SANTARELLI - La battaglia di Filottrano - Edizioni Errebi - Falconara, 1991

Enzo VERZOLINI - 1903-1943 Quaranta anni di storia degli Autieri - A.N.A.I. - Roma, 1984

Finito di stampare
nel mese di maggio 1995
dalla Grafica Giorgetti s.r.l.
Via di Cervara, 10 - Roma


FERVENT ROTAE FERVENT ANIMI